

Höhepunkte

2011
annual summit

Verkehr und Gesellschaft



OECD

2011
annual summit

Verkehr und Gesellschaft

Höhepunkte



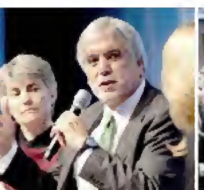
25.-27. Mai 2011
Leipzig

Inhalt

Einleitung

Verkehr und Gesellschaft

Was steht auf dem Spiel?






Was muss getan werden?

Besserer Verkehr für unser Zusammenleben

Wo Ideen zusammenfinden









Über das Weltverkehrsforum

Das Weltverkehrsforum ist eine zwischenstaatliche Organisation mit 52 Mitgliedsstaaten, die gemeinsam Verkehrspolitik für das 21. Jahrhundert gestalten wollen. Als strategischer Think Tank stellt das Weltverkehrsforum faktenbasierte Analysen zu Transportthemen für die weltweite Verkehrs-Community bereit. Das vom Weltverkehrsforum organisierte jährliche Gipfeltreffen der Verkehrsminister findet jeweils im Mai zu einem Thema von strategischer Bedeutung statt. Es hat sich als weltweit führender Treffpunkt von Entscheidern aus Politik, Wirtschaft und Forschung sowie Vertretern der Zivilgesellschaft etabliert.

Das Ziel des Weltverkehrsforums ist eine Verkehrspolitik, die Wirtschaftswachstum, Umweltschutz, gesellschaftliche Integration und den Erhalt menschlichen Lebens wie auch der Lebensqualität sicherstellt.

Zu den Mitgliedern des Weltverkehrsforums zählen neben den meisten OECD-Staaten zahlreiche Länder in Zentral- und Osteuropa sowie Indien und Russland.

China ist derzeit im offiziellen Beitrittsverfahren und wird aller Voraussicht nach als Vollmitglied am Weltverkehrsforum 2012 teilnehmen.

Die Gründung des Weltverkehrsforums im Jahr 2006 verfolgte die Absicht, eine konstruktive, relevante und zukunftsorientierte Debatte über die Zukunft des Verkehrs auf globaler Ebene und über alle Verkehrsträger hinweg zu führen. Die Initiative reflektierte den Umstand, dass viele der Herausforderungen des Verkehrssektors nicht auf nationaler Ebene gelöst werden können.



Fragen wie der Klimawandel, die Ölabhängigkeit, Konjunkturschwankungen, Infrastrukturinvestitionen und -instandhaltung, Verhinderung von Verkehrsinfarkten, leichter Zugang zu Mobilität, Schutz und Sicherheit sind von globaler Dimension und können am besten in enger Zusammenarbeit über Grenzen hinweg und zwischen allen Beteiligten bewältigt werden.

Die Mitwirkung eines breiten Spektrums von Akteuren aus dem Verkehrssektor und darüber hinaus macht das Weltverkehrsforum zu einer einzigartigen Plattform für einen globalen Dialog über die Mobilität der Zukunft. Fundierte wissenschaftliche Untersuchungen des zum Weltverkehrsforum gehörenden Forschungszentrums unterstützen verkehrspolitische Weichenstellungen in den Mitgliedsstaaten, liefern qualitativ hochwertigen Input für die jährlichen Gipfeltreffen und tragen so zu einem einzigartigen Diskussionsniveau bei.

Die Ministerrunde steht im Zentrum des jährlichen Gipfels. Die von den Ministern verabschiedeten Positionen (Key Messages) gelten als wichtige Signale für Verkehrspolitik, den Transportsektor und für die Gesellschaft allgemein. Diese hochrangige politische Komponente des Gipfels ist eingebunden in einen thematischen Rahmen aus Expertenrunden und Podiumsdiskussionen, die die Politik unmittelbar mit der Praxis verknüpfen. Eine Ausstellung, Live-Vorführungen, Rahmenveranstaltungen von Partnerorganisationen, Besichtigungen und Führungen sowie eine breite Palette gesellschaftlicher Events bieten zahllose Möglichkeiten, neue Einsichten zu gewinnen, Ideen auszutauschen und Kontakte zu knüpfen.

Die Präsidentschaft des Weltverkehrsforums wechselt jährlich unter den Mitgliedsstaaten. Auf Spanien folgend, hat 2012 Japan die Präsidentschaft des Weltverkehrsforums inne. Der Gipfel 2012 mit dem Thema „Nahtloser Verkehr: Verknüpfungen schaffen" findet vom 2. bis 4. Mai 2012 in Leipzig statt.

Mitgliedsstaaten des Weltverkehrforums

- Albanien, Armenien, Australien, Aserbaidschan
- Weißrussland, Belgien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien
- Tschechische Republik
- Dänemark
- Estland
- Finnland, Frankreich
- Georgien, Deutschland, Griechenland
- Island, Indien, Irland, Italien
- Japan
- Kanada, Korea, Kroatien,
- Lettland, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg
- Malta, Mazedonien, Mexiko, Moldawien, Montenegro
- Neuseeland, Niederlande, Norwegen
- Österreich
- Polen, Portugal
- Rumänien, Russland
- Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien
- Türkei
- Ungarn, Ukraine
- Vereinigtes Königreich, Vereinigte Staaten von Amerika

- **Marokko (Beisitzer)**
- **China and Brasilien wurden zur Teilnahme eingeladen.**

„Die Gesellschaft gibt die Richtung vor“



José BLANCO LÓPEZ, Ministro de Fomento, Spanien

José Blanco López blickt zurück auf das Weltverkehrsforum 2011

Die Entwicklung der Weltwirtschaft hat dazu geführt, dass die verschiedenen gesellschaftlichen Akteure – Bürger, Unternehmen und Organisationen – den Verkehrssektor stärker im Blick haben als zuvor. Unsere erste Aufgabe als Verantwortliche für diesen Sektor ist es daher, angemessene Antworten auf die Herausforderungen zu finden. Deshalb kann ich mich nur freuen über den Umstand, als Präsident den Vorsitz des Weltverkehrsforum 2011 mit dem Motto „Verkehr und Gesellschaft" innegehabt zu haben.

Das Weltverkehrsforum genießt einen wohlverdienten Ruf für seine führende Rolle in der strategischen Diskussion über die globalen Herausforderungen an den Verkehr. Die Podien und Diskussionen des Gipfels 2011 haben dies erneut bewiesen. Die Bandbreite der Themen, mit denen sich das Forum seit seiner Gründung beschäftigt und für die es interessante Vorschläge erarbeitet hat, spiegelt die Herausforderungen für den Verkehr mit Blick auf gesellschaftliche Bedürfnisse wider.

Die Gesellschaft gibt uns die Richtung vor und zeigt uns, welche Themen wir noch ernster nehmen müssen – vor allem jene von uns, die Verantwortung als gewählte Volksvertreter tragen. Denn die Bürger sind sich zunehmend bewusst, dass Verkehrsfragen eine entscheidende Rolle für ihr Wohlbefinden spielen. Sie verstehen, wie wichtig Transport für Wirtschaftswachstum ist und dass Verkehr ihnen Zugang zu Arbeitsplätzen, Gütern und Dienstleistungen ermöglicht. Unternehmen und Individuen, die täglich verschiedene Verkehrsträger nutzen, erwarten, dass ihre Mobilitätsbedürfnisse durch immer bessere Dienstleistungen erfüllt werden. Gleichzeitig wollen sie, dass ihre Verkehrsmittel weniger Auswirkungen auf das Klima, die Gesundheit und die Natur haben.

Komplexe Herausforderungen

Wir haben in Leipzig eine große Bandbreite von Herausforderungen für den Verkehr abgeklopft. Dazu gehörten das Thema Gerechtigkeit, also die Frage, wie man auch jenen Zugang zu Mobilität ermöglicht, die aufgrund ihres Einkommens, ihrer körperlichen Einschränkungen oder ihres Standorts nur begrenzte Reisemöglichkeiten haben. Ein weiterer Punkt war die Frage, wie Passagiere vor kriminellen oder terroristischen Angriffen geschützt werden können und gleichzeitig die Rechte jedes einzelnen gewahrt und die aufgewendeten Ressourcen im Rahmen bleiben.

Der Beginn des Jahrzehnts für Straßenverkehrssicherheit der Vereinten Nationen und die damit einhergehenden Anstrengungen, die Zahl der Verkehrsunfälle und der Opfer zu reduzieren, war ein weiteres, viel diskutiertes Thema. Spanien ist stolz, hier eine Vorreiterrolle zu spielen: Wir haben die Zahl der Verkehrstoten von 2001 bis 2009 um 57,5% reduziert – ein Jahr früher als das vorgegebene Ziel der Europäischen Kommission für eine Halbierung der Zahl der Verkehrstoten.

Einen besonderen Schwerpunkt nahm die Verbesserung von Mobilität im städtischen Raum ein. Die Gesellschaft verlangt nach neuen und besser verknüpften Verkehrsmodellen mit verbessertem Informationsservice wie auch eine Verminderung der negativen Folgen des innerstädtischen Gütertransports.

„Die Gesellschaft verlangt nach neuen und besser verknüpften Verkehrsmodellen.“

Der Umwelt- und Gesundheitsschutz hängen damit natürlich unmittelbar zusammen. Der Verkehrssektor ist wesentlich effizienter in der Energienutzung geworden, aber die Abhängigkeit vom Öl und deren negativen Umweltfolgen muss er erst noch überwinden. Die Bürger fordern echte Fortschritte im weltweiten Wettlauf um die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen.

Mehr erreichen mit weniger Aufwand

Gleichzeitig muss Verkehrspolitik heute mehr denn je auf Wirtschaftswachstum und Beschäftigung ausgerichtet sein. Deshalb müssen wir weiterhin in den Erhalt, die Reparatur und Verbesserung unserer Verkehrssysteme investieren. Im Gefolge der Finanzkrise verlangt die Gesellschaft von uns, mehr mit geringerem Aufwand zu erreichen und so war Effizienz im Ressourceneinsatz ein weiteres, zentrales Thema in Leipzig.

Großinvestitionen werden sich künftig auf verschiedenartige Finanzierungsquellen stützen müssen, mit mehr Öffentlich-Privaten-Partnerschaften, neuen Instrumenten zur Optimierung von Ausgaben der Öffentlichen Hand, mehr und besserer internationaler, regionaler und lokaler Zusammenarbeit sowie besseren Indikatoren, um Effizienz aus Sicht der Nutzer und Steuerzahler bewerten zu können.

Nicht zuletzt spielen technologische Innovationen und das Humankapital eine Schlüsselrolle. Viele der größten Probleme lassen sich nicht allein mit Hilfe neuer Technologien lösen. Verbesserte Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter im Verkehrssektor müssen Vorrang genießen. Die Qualität der Infrastruktur wie der Dienstleistungen im Transportsektor hängt in besonderem Grad von hoch qualifizierten Arbeitskräften ab.

Bewältigen können wir die Herausforderungen und Wünsche, die die Gesellschaft bewegen, nur mit verdoppelten Anstrengungen und einem klaren Plan. Wir wissen, dass Entscheidungen im Verkehrssektor lange Vorlaufzeiten erfordern und auch, dass sie viele Jahre nachwirken. Heute befinden nur uns in so einem Schlüsselmoment.

Ich bin überzeugt davon, dass die Ergebnisse des diesjährigen Weltverkehrsforums dazu beitragen werden, Antworten auf die vielen gesellschaftlichen Herausforderungen zu finden. Es war meinem Land ein Vergnügen, die Präsidentschaft des Weltverkehrsforum 2011 innezuhaben, und ich möchte noch einmal Spaniens Bekenntnis zu und Engagement für das Forum und seine Rolle als führendes internationales Treffen der Welt des Verkehrs betonen.

„Verkehrspolitik muss heute mehr denn je auf Wirtschaftswachstum und Beschäftigung ausgerichtet sein."



José BLANCO LÓPEZ eröffnet das Weltverkehrsforum 2011

„Wir bringen Entscheidungsträger zusammen“



Jack SHORT,
Generalsekretär des
Weltverkehrsforums
2001 - 2011

Jack Short über das Weltverkehrsforum 2011 und seine Amtszeit als Generalsekretär

Das Thema für das Weltverkehrsforum 2011 – Verkehr und Gesellschaft – mag wie ein Gemeinplatz klingen. Denn wem dient der Verkehr, wenn nicht der Gesellschaft? Doch hinter der scheinbaren Redundanz des Titels verbergen sich wichtige politische Fragen.

Eine der wichtigsten ist, dass Verkehrsplaner sich unzureichend mit den Nutzern befassen. Als Folge dominiert in der Verkehrspolitik die Angebotsseite und ein „Top-Down"-Ansatz. Das Thema des Weltverkehrsforums 2011 ist der Versuch, die Kunden stärker einzubeziehen und eine „Bottom-Up"-Perspektive zu fördern.

Die Ergebnisse präsentiert diese Publikation. Die Palette der Themen ist breit: Gibt es ein Recht auf Mobilität? Wenn ja, was bedeutet dies? Wie können wir den Zugang zu Mobilität verbessern – nicht nur für zunehmend ältere und hilfsbedürftige Menschen in den Industriestaaten, sondern auch für die wachsende Bevölkerung in Schwellenländern?

Ziele kommunizieren

Die Minister beschäftigten sich mit der zentralen Frage, wie mit weniger Mitteln mehr erreicht werden kann. Finanzierungsfragen bilden eine große Herausforderung. Die Schweiz präsentierte hier innovative Ansätze für die Schiene, Frankreich für den Stadtverkehr. Die Rolle des Wettbewerbs für die Verbesserung des Services und Kostenreduktion standen ebenso im Fokus. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit wird bei Investitionsentscheidungen immer wichtiger, wie bei der Kommunikation von Politikzielen generell.

In seinem Vortrag erinnerte Jeffrey Sachs daran, dass unsere Infrastruktur sich neuen Herausforderungen wird anpassen müssen: neuen urbanen Konzepten, dem Verschmelzen von Verkehr und Informationstechnologie bis hin zur Schließung von Infrastrukturlücken. Um dies zu erreichen, mahnte Sachs, „brauchen wir extrem intensiven Austausch zwischen Universitäten, Industrie, Zivilgesellschaft und Regierungen".

Dialog an der Schnittstelle

Genau darum geht es beim Weltverkehrsforum. Viele der Redner personifizierten die Schnittstelle zwischen politischer Planung und praktischer Umsetzung – so wie Enrique Peñalosa, früherer Bürgermeister von Bogotá und Vordenker für lebenswerte Städte; oder Jaime Lerner, Architekt und dreimaliger Bürgermeister von Curitíba, Ex-Gouverneur der brasilianischen Provinz Paraná und Vater des Schnellbussystems.

Für seine visionäre Politik und Durchsetzungskraft wurde Lerner in Leipzig mit dem ersten „Leadership in Transport Award" geehrt. Arriva Dänemark erhielt den „Achievement in Transport Award" für „Better Bus Ride", ein Projekt, bei dem der Mensch wirklich an erste Stelle steht. Und der Kanadier Dr. Jonn Axsen wurde für seine Studie über Verbraucherentscheidungen zum Kauf von Elektrofahrzeugen als „Young Researcher of the Year" geehrt.

Der Startschuss für das UN-Jahrzehnt für Verkehrssicherheit für Europa auf dem Leipziger Gipfel warf ein Schlaglicht auf den Kampf gegen Tod auf der Straße.

Partner wie die Weltbank, die Weltgesundheitsorganisation WHO oder die Internationale Handelskammer ICC erweiterten die Themenpalette mit Veranstaltungen zu Gender, Gesundheit und Piraterie. Auch ging das Weltverkehrsforum an die Öffentlichkeit: Fast 100 Delegierte nahmen bei strahlendem Sonnenschein an einer Fahrradtour durch Leipzig teil, angeführt von Oberbürgermeister Burkhard Jung. Die Kinderuniversität gab Schülern aus Leipzig Gelegenheit, Politiker zu Verkehrsthemen zu befragen – und zu einem Foto mit Grobi aus der Sesamstraße, seines Zeichens UN-Botschafter für Verkehrssicherheit.

Wichtige Entscheidungen

Das Weltverkehrsforum 2011 fällte aber auch wichtige Entscheidungen: China erklärte seine Beitrittsabsicht – eine willkommene Entwicklung, denn als größte Exportnation und bevölkerungsreichstes Land der Erde kann China viel zur Debatte um die Mobilität der Zukunft beitragen.

Am Rande des Gipfeltreffens wurden mehrere Vereinbarungen unterzeichnet. Armenien und Deutschland unterschrieben ein Straßenverkehrsabkommen. Bundesverkehrsminister Ramsauer und ich unterzeichneten eine Vereinbarung über den Verbleib des Weltverkehrsforums in Deutschland bis 2017. Für die nachhaltige und großzügige Unterstützung sind wir Deutschland und Minister Ramsauer zu ganz besonderem Dank verpflichtet.

Das Weltverkehrsforum 2011 war das letzte unter meiner Ägide als Generalsekretär. Es war mir eine große Ehre, die Europäische Verkehrsministerkonferenz und das Weltverkehrsforum über zehn Jahre führen zu dürfen. In dieser Zeit hat sich die Organisation entscheidend gewandelt – in ihrer Reichweite, ihren Zielen und ihrer Struktur.



Jack SHORT begrüßt die Gäste des Weltverkehrsforums 2011

Das Weltverkehrsforum ist eine notwendige Ergänzung der internationalen Verkehrsinstitutionen. Als der globale Wirtschaftssektor par excellence, als Triebfeder der Globalisierung, als Ermöglicher zwischenmenschlicher Kontakte und von Handel auf nie dagewesenem Niveau braucht der Verkehrssektor heute mehr denn je globale Politikansätze und Abstimmung. Das Weltverkehrsforum bietet eine breitere Perspektive als andere internationale Organisationen und bringt die wichtigen Entscheider zusammen. Seine Weiterentwicklung ist wichtig, denn die kommenden Aufgaben sind gemeinsame, komplexe und zunehmend globale Herausforderungen.

In Leipzig wählten die Minister Carole Coune zur neuen Generalsekretärin. Ich wünsche ihr in diesem Amt allen Erfolg und hoffe, dass die Mitgliedsstaaten ihr die Aufgabe durch enge Zusammenarbeit erleichtern werden. Ich danke den Ministern, den Mitgliedern des Management Boards und den Delegierten für ihre jahrelang Hilfe und ihren Enthusiasmus. Schließlich gilt mein besonderer Dank meinem engagierten Team, das so unermüdlich für die Mitgliedsländer gearbeitet und mir meine Aufgabe so viel leichter und angenehmer gemacht hat.

„Die zukünftigen Herausforderungen sind gemeinschaftlich, komplex und zunehmend global."

„Weltverkehrspolitik für die Gesellschaft von morgen“



Peter RAMSAUER, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland

Peter Ramsauer über die globalen Herausforderungen

Das Interesse am Weltverkehrsforum der OECD in Leipzig ist in diesem Jahr erneut gestiegen. Damit einhergehend gab es die bisher größte Präsenz hochrangiger politischer Führungskräfte aus den 52 Mitgliedstaaten. Die Beiträge der Gäste – in diesem Jahr vor allem aus den Vereinigten Arabischen Emiraten, China und Ländern Lateinamerikas – bestätigten, dass das Weltverkehrsforum als eine der wichtigsten globalen Plattformen für Mobilität und Verkehr angesehen wird. Zudem hat China angekündigt, 53. ITF-Mitgliedstaat zu werden. Dies ist ein sehr positives Zeichen. Das Weltverkehrsforum entwickelt sich immer mehr zu einer globalen Denkfabrik und Plattform der Weltverkehrspolitik. Die Begegnungen mit Amtskollegen, hochrangigen Wirtschaftsvertretern, Forschern und führenden Vertretern der Gesellschaft sind konstruktiv und fruchtbar.

Mit dem diesjährigen Motto „Verkehr und Gesellschaft" haben wir ein facettenreiches und erneut sehr aktuelles Thema aufgegriffen. Der alltägliche Verkehr, dessen Aufkommen täglich wächst, bringt uns zweifelsfrei viele Vorteile, birgt jedoch auch große Herausforderungen.

Die Vorteile werden meist unbewusst wahrgenommen, wenn eine Verbindung reibungslos funktioniert. Umgekehrt beginnt mit dem Ausfall oder dem Fehlen eines Verkehrswege oder eines Verkehrsmittels schnell die öffentliche Debatte über die Ursachen. Wie sensibel unsere Verkehrssysteme sind zeigen die Auswirkungen der Vulkanausbrüche in diesem und im vergangenen Jahr – interessanter Weise jeweils direkt an den Anreisetagen des Weltverkehrsforums.

Sobald Lufträume geschlossen und Flüge gestrichen werden wird uns schlagartig bewusst, wie wichtig funktionierende Verkehrssysteme für das Reisen, den Handel und die Zusammenarbeit in einer globalisierten Welt sind. Das gilt natürlich insbesondere für den internationalisierten Luftverkehr. Auf dem Weltverkehrforum wurde deutlich: Wir alle sind uns der Bedeutung funktionierender Personen- und Güterverkehrswege sehr bewusst.

Gleichzeitig müssen wir die möglichen negativen Auswirkungen des Verkehrs im Auge behalten, etwa seinen Einfluss auf die Flächennutzung, auf Klima und Umwelt oder den Ressourcenverbrauch. Verantwortliche Verkehrspolitik geht deshalb über das Bauen von Verkehrswegen oder das Erarbeiten von Verkehrsregeln hinaus. Verkehrspolitik hat eine weitreichende Bedeutung: Gesellschaftlich, ökologisch und ökonomisch.

Weitreichende Implikationen

Ein zukunftsfähiger und nachhaltiger Verkehr, etwa in unseren Städten, erfordert einen integrierten Ansatz. durch den die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel und ihr Zusammenspiel optimiert wird. So müssen im Stadtverkehr der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Personenverkehr und auch der Fußgänger- und Radverkehr attraktiv gestaltet und gleichzeitig vernetzt werden. Nachhaltige Stadtplanung muss diesen Prozess unterstützen. Von zentraler Bedeutung ist – vor allem beim Ausbau der Infrastruktur – die Akzeptanz verkehrspolitischer Entscheidungen. Das heißt: Es bedarf einer bestmöglichen und frühzeitigen Bürgerbeteiligung. Dies betrifft uns in besonderer Weise in Deutschland.

Wir müssen neue Wege finden, um zu einem tragfähigen Interessenausgleich und dauerhaften gesellschaftlichen Konsens über wichtige Zukunftsprojekte zu gelangen.

Zwischenstädtische Angebote nehmen zu

Der Verkehr muss umwelt- und klimafreundlicher werden. Deutschland fördert deshalb die Entwicklung alternativer Antriebe und die Elektromobilität, z.B. durch 200 konkrete Projekte in mehreren Modellregionen. Darunter fällt auch die Förderung des umweltverträglichen Nahverkehrs. Anlässlich des Weltverkehrsforums wurden 20 hybrid-getriebene Niederflurgelenkbusse an die sächsischen Großstädte Dresden und Leipzig für den Alltagsbetrieb übergeben. Der Antrieb dieser Busse erfolgt über ein serielles Hybridsystem. Es ermöglicht zeitweise einen emissionsfreien, rein elektrischen Fahrbetrieb. Beim Weltverkehrsforum in Leipzig konnten diese technologisch hochentwickelten Fahrzeuge im Rahmen des Pendelverkehrs für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Alltagstauglichkeit unter Beweis stellen.

Bis 2025 erwarten wir in Deutschland eine dramatische Zunahme des Güterverkehrs. Im Personenverkehr bestimmt der demografische Wandel die Entwicklung. So haben ältere Menschen nicht weniger, sondern andere Mobilitätsbedürfnisse. Es müssen zum Beispiel Bring- und Lieferdienste organisiert werden. Auch wird es zu einer stärkeren Konzentration der Bevölkerung auf Ballungsräume kommen. Zwischen diesen wird der Verkehr nicht abnehmen, sondern weiter ansteigen. Und schließlich wird die internationale Arbeitsteilung weiter zunehmen – und damit auch der Transport von Waren. Steigende Löhne in Schwellenländern werden zu Produktionsverlagerungen führen. Die internationale Arbeitsteilung wird weiter voranschreiten.



Peter RAMSAUER wendet sich an die Delegierten in Leipzig

Neben diesen Entwicklungen ist klar: Selbst in einer Exportnation wie Deutschland entfallen 50% der Güterverkehrsleistung und 80% des Gesamtverkehrsaufkommens nach wie vor auf den Binnenverkehr, sind also unabhängig von Globalisierung und internationaler Arbeitsteilung. Wir müssen deshalb die notwendige Infrastruktur bereitstellen und Mobilität ermöglichen. Das ist die Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung.

Bei der Ministersitzung im Rahmen des Gipfeltreffens wurde eine wichtige Personalentscheidungen getroffen: Mit Carole Coune wurde eine Belgierin als Generalsekretärin des Weltverkehrsforums gewählt. Ich persönlich wünsche Frau Coune und ihrem neuen Team in Paris viel Erfolg bei der Fortentwicklung des Forums. Ihrem Vorgänger Jack Short danke ich für sein Engagement und seine Arbeit. und wünsche ihm weiterhin alles Gute.

Ich freue mich sehr auf die nächsten Gipfeltreffen in Deutschland. Die Minister haben Deutschland als Ausrichterstandort bis 2017 bestätigt. Ich hoffe, dass auch Sie, liebe Leserin, lieber Leser dieser Höhepunkte, das Forum weiter bereichern werden – das nächste Mal vom 2. bis 4. Mai 2012 unter japanischer Präsidentschaft.

„Wir benötigen einen dauerhaften Konsens innerhalb der Gesellschaft über Projekte, die in Zukunft wichtig sind.“



2011
annual summit



Verkehr und Gesellschaft

„Wir haben 40 Jahre für den Wandel“



Jeremy RIFKIN, Präsident, The Foundation on Economic Trends, Vereinigte Staaten

Jeremy Rifkin über die Auswirkungen der Dritten Industriellen Revolution auf Verkehr und Transport

Zwei Ereignisse in den vergangenen drei Jahren kennzeichnen die lange Endphase der großen industriellen Revolution, die auf fossilen Brennstoffen und auf Verkehr mit fossilen Brennstoffen aufbaute. Im Juli 2008 stieg der Weltmarktpreis für Öl auf 147 US-Dollar pro Barrel, die Preise der gesamten Lieferkette schnellten in die Höhe, die Kaufkraft fiel, das Wirtschaftswachstum kam zum Erliegen. Warum? Weil die gesamte Zivilisation auf fossilen Brennstoffen basiert – nicht nur das Verkehrswesen. Petrochemische Produkte und Pestizide für die Landwirtschaft. Pharmazeutische Produkte. Baumaterialien. Faserstoffe. Strom. Wärme und Licht.

Die weltweite Ölförderung hat nach Einschätzung der Internationalen Energieagentur IEA höchstwahrscheinlich ihren Höhepunkt erreicht. Dennoch wird das Industriezeitalter auf Grundlage fossiler Brennstoffe noch 30 Jahre währen. Das Entscheidende wird sein, den Zusammenbruch dieses alten Systems zu verhindern, während wir ein völlig neues wirtschaftliches Paradigma einführen. Das Verkehrswesen wird dabei im Zentrum stehen.

„Verkehr ist der Schlüssel, um Menschen auf zunehmend evolutionäre Weise zusammenzubringen.“

Eine neue wirtschaftliche Vision

Das zweite Ereignis: Dezember 2009, Kopenhagen. Delegierte aus 192 Staaten diskutieren über die Folgen des Industriezeitalters. Nach Ansicht unserer Wissenschaftler wird es in diesem Jahrhundert wahrscheinlich einen weltweiten Temperaturanstieg um drei Grad Celsius geben, möglicherweise mehr. Die enorme Tragweite dieses Moments haben wir noch nicht verstanden. Wir befinden uns einmal mehr im Anfangsstadium eines massenhaften Artensterbens.

Bereits zum Ende dieses Jahrhunderts könnten wir 70% aller Lebensformen auf diesem Planeten verloren haben. Wir zahlen jetzt die Rechnung für das Industriezeitalter. Wir brauchen eine neue Wirtschaftsvision und eine Strategie, wie sie in weniger als 40 Jahren umsetzbar ist. Und wann finden die großen Wirtschaftsrevolutionen in der Geschichte statt? Wenn wir die Art und Weise verändern, in der wir mit Energie umgehen. Das verlangt einerseits stärker integrierte Gesellschaften und erfordert andererseits Revolutionen in der Kommunikation. Und wenn eine Energie- mit einer Kommunikationsrevolution zusammenfällt, verändert das unsere zeitlich-räumliche Orientierung, unser Bewusstsein und auch unser Mobilitätsverhalten.

In den vergangenen 15 Jahren hat die neurokognitive Forschung enorme Fortschritte im Verständnis des menschlichen Bewusstseins gemacht. Es zeigt sich, dass wir nicht unseren eigenen Vorteil suchende Egoisten sind, sondern überaus soziale Wesen. In den Schaltkreisen unseres Gehirns ist Empathie angelegt, also die Fähigkeit, die Erfahrungen eines anderen Lebewesens so zu empfinden, als wären sie unsere eigenen. Empathie ist das soziale Bindemittel, das die Identität und den Zusammenhalt immer größerer Menschengruppen ermöglicht.

Empathie verbreiten

Mobilität ermöglicht uns, Zeit und Raum zu überwinden, was die Integration größerer Gesellschaften erleichtert. Das einzige Transportmittel urzeitlicher Gemeinschaften von Jägern und Sammlern war ihr eigener Körper. Dies beschränkte ihr Zusammengehörigkeitsgefühl auf Blutsbande. Wer einem anderen Stamm auf der anderen Seite des Berges angehörte, galt nicht als menschliches Wesen.



Dezentralisierte Energieproduktion treibt die Dritte Industrielle Revolution voran

Der Schlüssel, durch den Menschen in einer evolutionären Form zusammenkommen, ist Mobilität. Über den Transport mit Tieren und durch Segelboote entstanden immer größere soziale Gruppen; blutsverwandte Gruppen vergrößerten sich zu imaginierten „Familien". Diese größeren Einheiten erlaubten uns, mehr Empathie zu üben.

Im 19. Jahrhundert erweiterte sich die menschliche Empathie erneut: Aus Blutsbanden und religiösen Bindungen erwuchs etwas, das nationale Identität genannte wurde. Aus Fürstentümern wurden Staaten. Und es war die Eisenbahn, gemeinsam mit der Telegrafie, die es den Menschen ermöglichte, zu kommunizieren und zu reisen und sich in größeren Verbänden zusammenzuschließen. Schließlich haben es uns Automobile und Flugzeuge, die Verkehrsmittel des 20. Jahrhunderts, ermöglicht, unser Zusammengehörigkeitsgefühl sogar auf noch größere, noch mehr Menschen einschließende Gemeinschaften auszuweiten.

Aber diese Zweite Industrielle Revolution liegt heute auf der Intensivstation. Fossile Brennstoffe und Uran sind als Energieträger Auslaufmodelle. Auf ihnen basierende Technologien haben das Ende der S-Kurve erreicht; die gesamte kohlenstoffbasierte Infrastruktur ist heute zu kostspielig. In den vergangenen 15 Jahren haben wir eine fundamentale Revolution in der Kommunikation erlebt.

Die Internet-Revolution verbindet sich nun mit dem neuen Energie-Paradigma der „dezentralen Energie".

Wenn die dezentrale Internet-Technologie die Verteilung dezentraler Energie übernimmt, bekommen wir eine mächtige Dritte Industrielle Revolution, bei der der Verkehr eine zentrale Rolle spielen wird.

Die Europäische Union hat sich auf fünf Säulen geeinigt, die die Infrastruktur dieser Dritten Industriellen Revolution darstellen. Ich hatte das Privileg, das Konzept hierfür zu entwickeln. Die erste Säule bildet dezentrale Energie. Die Sonne scheint jeden Tag, überall auf der Welt. Der Wind weht 24 Stunden am Tag, überall auf dem Planeten. Die Gezeiten der Ozeane kommen und gehen Tag für Tag. In ländlichen Gebieten fallen tagtäglich organische Materialien aus Forst- und Landwirtschaft ab. Wo es Wasser gibt, gibt es auch Wasserkraft. Und wir haben Energie, die aus Müllverwertung entsteht. Wir haben genug Energie bis zum Ende unserer aller Tage. Die Frage ist, warum wir sie nur an einigen wenigen zentralen Stellen sammeln.

Positive Energie

Die zweite Säule: Gebäude. Der wichtigste Verursacher des Klimawandels sind Gebäude. In Europa besteht das Ziel, jedes einzelne vorhandene Gebäude – Wohnhaus, Büro, Fabrik – in ein Mikro-Kraftwerk umzuwandeln, um so die grüne Energie vor Ort zu nutzen: die Sonne, die auf das Dach und an die Wände scheint, den Wind, der um die Mauern des Gebäudes weht, die geo-thermale Energie in der Erde. Dies löst einen Bauboom aus. Bouygues Telecom hat ein neues Gebäude in Paris errichtet, das Energie schafft, die so ins Netz eingespeist werden kann.

„Wir werden eine mächtige Dritte Industrielle Revolution bekommen, bei der der Verkehr eine zentrale Rolle spielen wird."



Jeremy RIFKIN betont die Notwendigkeit, Verkehr neu zu definieren

Die dritte Säule: Energiespeicherung. Der Wind weht nicht ständig. Die Sonne scheint nicht dauernd. Wir müssen diese Energie speichern können. Also haben wir Schwungräder, Batterien, Kondensatoren und Wasserpumpen eingeführt. Die EU hat acht Milliarden Euro für die Entwicklung von Wasserstoff als zentralem Speichermedium bereitgestellt, so dass wir diese Energien speichern und bei Bedarf nutzen können.

Die vierte Säule ist die Verbindung zwischen neuen Internet-Technologie und innovativen Energieformen. Dafür benötigen wir eine Standard-Internettechnologie. Und wir brauchen die Stromkabel und Überlandleitungen Europas. Es wird über die nächsten zehn Jahre eine Billion Euro kosten, aber wir verwandeln die Stromleitungen in ein Internet für Energie. Millionen von Gebäuden werden vor Ort Energie sammeln und sie in Wasserstoff speichern, genauso wie wir digitale Daten speichern. Wird die Energie nicht gebraucht, wird eine entsprechende Software sie direkt über den gesamten Kontinent verteilen.

Verkehr neu definieren

Und schließlich die fünfte Säule: Ohne die anderen vier Säulen ist die fünfte Säule nicht möglich. Wiederaufladbare elektrische Fahrzeuge sind erst in diesem Jahr auf den Markt gekommen; Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb werden in 36 Monaten marktreif sein. Künftig werden wir unsere Fahrzeuge überall aufladen können und grüne Energie tanken – oder sie an die Infrastruktur verkaufen. Wenn nur 25% der Fahrzeugflotte gleichzeitig Strom ins Netz speisen, werden alle zentralen Kraftwerke überflüssig.

Diese fünf Säulen funktionieren nur zusammen. Sobald eine davon eine andere überholt, verlieren wir Milliarden und viel Zeit. Wir können nur auf grünen Verkehr umsteigen, wenn die anderen vier Säulen stehen. Die Musikbranche hat das Konzept des Filesharing nicht verstanden. Als Jugendliche damit begannen, ihre Musikdateien untereinander auszutauschen, lachten die Unternehmen darüber – und verloren ihre Kunden. Die Zeitungswelt erkannte die dezentralisierte Macht der Blogosphäre auch nicht. Und nun gehen viele Zeitungen ein oder rufen Blogs ins Leben. Man stelle sich vor, was passiert, wenn sich diese dezentrale Internet-Technologie mit den grundlegenden Energieformen verbindet und so dezentrale Energie erschafft. Es bedeutet im doppelten Sinne: „Power to the People".



Die Dritte Industrielle Revolution überzieht ganze Kontinente, und der Verkehrssektor spielt folglich eine entscheidende Rolle. Wir müssen das Verkehrswesen als solches im Hinblick auf kontinentale Märkte und kontinentale politische Räume neu definieren.

Wir brauchen eine nahtlose Energieversorgung mit einer Infrastruktur, die auf den Säulen der Dritten Industriellen Revolution aufbaut, nahtlose Kommunikation und im Zentrum von alldem nahtlose Mobilität von einem Ende des Kontinents zum anderen. Wir fangen an zu begreifen, dass wir im Hinblick auf die Energieströme genauso miteinander verbunden sind wie in den sozialen Netzen des Internet.

Bewusstsein für die Biosphäre

Sie mögen die Aufgabe für unlösbar halten, aber ich möchte Ihnen ein bisschen Hoffnung machen: Unsere Kinder lernen bereits, ein Bewusstsein für unsere Biosphäre zu entwickeln. Sie kommen aus der Schule und fragen: „Wie viel Strom verbrauchen wir eigentlich zuhause?" oder „Wie hoch ist der Benzinverbrauch unserer Autos?" Sie lernen schnell, dass alles, was sie tun, ökologische Folgen hinterlässt, mit Auswirkungen auf andere Lebewesen irgendwo anders in dieser Biosphäre. Das ist „Biosphärenbewusstsein".

Die Zeit wird knapp für uns. Die Menschheit macht nur ein halbes Prozent der Biomasse dieses Planeten aus, aber wir verschlingen 31% der Fotosynthese der Erde. Das Ziel ist also klar: Wir müssen einen Weg finden, die Menschheit zu integrieren, und zwar mit allen fünf Säulen dieser Infrastruktur. Wir müssen nahtlose Mobilität auf den Kontinenten schaffen und dort politische Zusammenschlüsse errichten.

Die asiatische Einheit formiert sich. Die afrikanische Zusammenarbeit macht Fortschritte. Die südamerikanische Gemeinschaft wurde gerade ins Leben gerufen. Die Europäische Union ist ausgereift. Die Politiker spielen dabei eine zentrale Rolle. Sie müssen für die Kontinente dieser Erde ein neues, nahtloses Transportnetz schaffen. Wir haben 40 Jahre Zeit für den Wandel. Aber es ist uns gelungen, die Erste Industrielle Revolution in nur 40 Jahren zur Blüte zu bringen. Es ist uns gelungen, die Zweite Industrielle Revolution in 40 Jahren zur Blüte zu bringen. Wir sollten also in der Lage sein, auch diese Dritte Revolution bis zum Jahr 2050 zur vollen Reife zu bringen.

„Die Politiker spielen eine zentrale Rolle."

„Ein starkes Symbol“

Enrique Peñalosa über städtische Mobilitätslösungen für arme Länder



Enrique PEÑALOSA, Direktor des Instituts für Verkehrs- und Entwicklungspolitik

„Es ist sehr leicht, in einer beliebigen Stadt für Mobilität zu sorgen, wenn wir dem öffentlichen Verkehr tatsächlich Priorität bei der Straßennutzung einräumen.“

Die Städte der Welt weiterzuentwickeln ist eine Aufgabe mit gigantischen Möglichkeiten und ebensolchen Herausforderungen. In den nächsten 40 Jahren werden über zwei Milliarden neue Einwohner in Städten leben. Wir sind hier in Leipzig – viele Städte in Entwicklungsländern wachsen um ein „Leipzig“ pro Jahr. Meine Heimatstadt Bogotá wächst etwa alle drei Jahre um ein „Leipzig“. Die Herausforderungen sind also enorm, nicht zuletzt, weil sich die meisten dieser Städte in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung in einer anderen Welt bewegen. Bogotá und ganz Kolumbien müssten etwa 100 Jahre lang mit 5 oder 6% im Jahr wachsen, um das derzeitige Pro-Kopf-Einkommen Deutschlands zu erreichen. Das ist eine andere Welt.

Der Verkehr stellt ein besonderes Problem dar, das anders gelagert ist als das Gesundheitswesen oder andere Herausforderungen. Mit steigenden Einkommen neigen wir dazu, beinahe jedes andere Problem zu lösen, während die Verkehrsprobleme zunehmen. Es gibt immer mehr Staus, weil die Menschen mehr Autos haben. Aber wir können keine Lösungen vorschlagen, wenn wir nicht wissen, was für eine Stadt wir wollen. Wenn wir wie Houston sein wollen, sieht das ganz anders aus, als wenn wir eher wie Amsterdam sein wollen. Und noch bevor wir wissen, was für eine Stadt wir wollen, müssen wir entscheiden, wie wir leben wollen, denn letztlich ist eine Stadt ein Mittel zur Verwirklichung eines Lebensstils. Es hat also mehr mit Politik und Demokratie zu tun als mit Technologie.

Was ist Demokratie? Der erste Artikel jeder Verfassung der Welt besagt, dass alle Bürger vor dem Gesetz gleich sind. Das mag selbstverständlich klingen, ist jedoch eine äußerst starke Aussage.

Denn wenn alle Bürger vor dem Gesetz gleich sind, sollte ein Bus mit 100 oder 150 Menschen 150 Mal mehr Raum auf der Straße beanspruchen dürfen als ein Auto mit einer Person. Und es gibt in Städten einen Raumkonflikt zwischen Autos und Menschen.

Es gibt einen Raumkonflikt zwischen Fahrrädern, Fußgängern, Autos und öffentlichem Verkehr. Und es gibt auch einen Finanzierungskonflikt, denn wenn wir in einkommensschwachen Ländern in Schnellstraßen investieren, ist vielleicht nicht genug Geld für Investitionen in Wohnungen, Krankenhäuser und Schulen da.

Was Autos auf Gehwegen bedeuten

Es ist sehr leicht, in einer beliebigen Stadt für Mobilität zu sorgen, wenn wir dem öffentlichen Verkehr tatsächlich Priorität bei der Straßennutzung einräumen, indem wir Busspuren einrichten. Dies ist zu geringen Kosten leicht machbar. Aber es ist eine große politische Herausforderung. Den Straßenraum neu zu verteilen ist kein technisches, sondern ein politisches Problem.

Wir können mehr Raum für Gehwege, Fahrräder, Autos vorsehen. Es ist egal, wie viel Raum man Autos zuweist, wir werden Staus niemals vermeiden, indem wir ihnen einfach mehr Platz machen. Gehwege sind das wichtigste Element der Verkehrsinfrastruktur, und ich würde sagen, der wirkliche Unterschied zwischen fortschrittlichen und rückständigen Städten im Verkehr sind hochwertige Gehwege.

Es gibt großartige Schnellstraßen in einigen sehr armen afrikanischen Städten, in denen die meisten Bürger nicht einmal fließendes Wasser haben. Und in einigen fürchterlichen Städten gibt es sogar U-Bahnen. Was es aber nicht gibt, sind hochwertige Gehwege, denn besserverdienende Bürger, die Autos haben – in meiner Stadt besitzen beispielsweise 22% der Haushalte ein eigenes Auto – verfügen über die gesamte politische Macht. Und so wird die Mehrheit der Menschen, die zu Fuß geht, nicht berücksichtigt. Ein Symbol für einen Mangel an Demokratie sind Autos, die auf Gehwegen parken.

Als ich Bürgermeister von Bogotá war, wurde ich beinahe meines Amtes enthoben, weil ich zehntausende Autos von den Gehwegen entfernen ließ. Die Leute sagten mir: „Es gibt genug Platz, damit die Leute an den parkenden Autos vorbeigehen können." Wir haben ihnen gesagt, dass Gehwege nicht nur dazu dienen, von einem Ort zum anderen zu gelangen. Gehwege sind zum Reden, Spielen, Küssen da. Gehwege sind eigentlich stärker mit Parks verwandt als mit Straßen.

Wer also meint, Gehwege wären für geparkte Autos und Fußgänger da, könnte genauso gut Parks in Parkplätze umwandeln, solange sie genug Platz lassen, damit die Passanten an den Autos vorbeikommen können.

Das alles ist subjektiv. Ich kann nicht mathematisch beweisen, dass ein zehn Meter breiter Gehweg besser ist als ein zwei oder drei Meter breiter. Das ist etwas, das einem das Bauchgefühl sagt. Besserverdienende Bürger wollen nur Schnellstraßen. Manchmal wollen sie auch U-Bahnen – nicht, weil sie sie jemals nutzen wollten, sondern weil sie Menschen mit niedrigerem Einkommen und ihre Busse lieber unter die Erde verfrachten wollen, damit auf der Straße mehr Platz für ihre Autos ist.



Enrique PEÑALOSA erläutert seine Vision

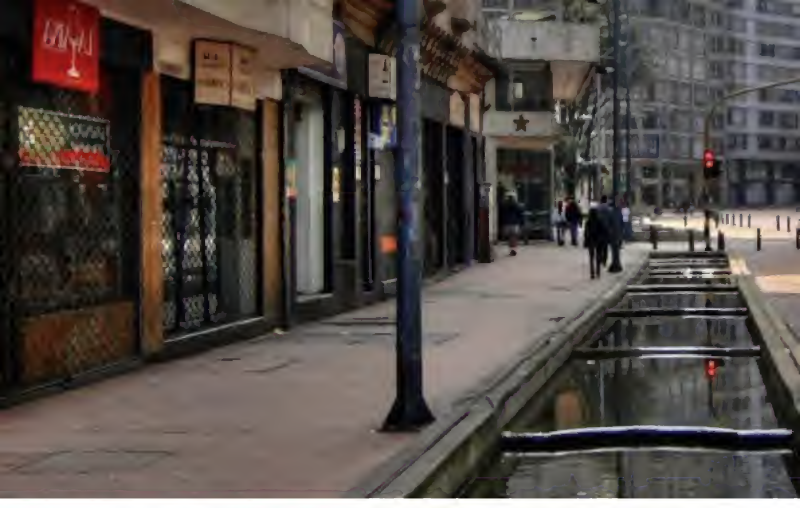
Dies Thema verursacht enorme politische Konflikte. In Bogotá haben wir entschieden, nicht den Empfehlungen zum Bau Milliarden Dollar teurer Hochstraßen zu folgen. Wir haben beschlossen, das Autofahren zu beschränken und Radwege, Schulen, Bibliotheken, Wohnungen und ähnliches zu bauen.

Busfahren attraktiver machen

Und wir haben auf Grundlage eines Referendums einen autofreien Tag eingeführt: Am ersten Donnerstag im Februar jedes Jahres dürfen in Bogotá, einer Stadt mit sieben Millionen Einwohnern, keine Autos fahren – nur Taxis und Lastwagen. Und 99,9% der Menschen gehen dennoch zur Arbeit – ein faszinierendes Experiment.

Wir haben auch begonnen, in Radwege zu investieren. Das Fahrrad ist ein sehr wichtiges Verkehrsmittel. Es kann Bürgern mit geringem Einkommen 20% ihres Budgets einsparen. Gehwege werden heute als ein Recht angesehen. Aber sind eigene Wege für Radfahrer ein Recht oder einfach nur ein nettes architektonisches Extra? Ich hoffe, wir werden es erleben, dass Radwege als ein Recht angesehen werden.

„Ein Symbol für einen Mangel an Demokratie sind Autos, die auf Gehwegen parken."



Verbesserte Busverbindungen machen öffentlichen Nahverkehr in Bogotá attraktiver

„Ein geschützter Radweg in unserer einkommensschwachen Stadt setzt ein Zeichen für Gleichheit."

Oder werden wir auch weiterhin glauben, dass nur diejenigen, die Zugang zu Kraftfahrzeugen haben, ein Recht auf Mobilität ohne Lebensgefahr haben?

Heute verfügt Bogotá über mehr als 500 Kilometer Radwege, und wir benötigen noch viel mehr. Dies ist ein machtvolles Zeichen: Ein geschützter Radweg in unserer einkommensschwachen Stadt setzt ein Zeichen für Gleichheit. Es zeigt, dass ein Bürger auf einem Fahrrad für 30 US-Dollar genauso wichtig ist wie jemand in einem Auto für 30 000 US-Dollar. Unsere geschützten Radwege haben den sozialen Status von Radfahrern erhöht, und das war äußerst wichtig. Dies hat dazu beigetragen, dass der Anteil der Radfahrer an der Bevölkerung von 0% auf 5%, also auf etwa 350 000 Menschen, angestiegen ist.

Busse haben in Bogotá mehr die Funktion von Zügen oder U-Bahnen, mit eigenen Fahrspuren und vollwertigen Haltestationen. Um den sozialen Status des Busfahrens anzuheben, haben wir unserem Busnetz den Namen TransMilenio gegeben.

Wir wollten Busse sexy machen, denn sie sind in den letzten Jahrzehnten zunehmend unattraktiv geworden. Verkehr hat überall in der Welt sehr viel mit Status zu tun.

Wenn jetzt die Besserverdiener mit ihren Autos im Stau stecken, fahren die Trans-Milenios auf ihrer Busspur an ihnen vorbei. Das ist ein starkes Symbol für Demokratie, das wirklich zeigt, dass das Allgemeinwohl Vorrang vor privaten Interessen hat.

Wer bekommt den Raum?

Doch es geht nicht nur um Symbole. Der TransMilenio befördert mehr Fahrgäste pro Stunde als beinahe jede U-Bahn-Linie der Welt, mit Ausnahme von etwa einem Dutzend. Er befördert über 47 000 Fahrgäste pro Stunde, und wir sind sicher, dass er noch mehr befördern könnte. Dieses System ist nicht unbedingt die ideale, aber die einzig mögliche Lösung für den öffentlichen Verkehr in einer Stadt in einem Entwicklungsland.



U-Bahnen sind wunderbar, aber sehr kostspielig. Eine U-Bahn wie in São Paulo kostet 250 Millionen US-Dollar pro Kilometer, während eine hochwertige Schnellbusstrecke nur 10 bis 15 Millionen US-Dollar pro Kilometer kostet, einschließlich der Fahrspuren, der verbesserten Gehwege und so weiter. In keinem Entwicklungsland werden heute mehr als 10% der Bevölkerung auf der Schiene befördert; nur in Mexico City sind es 11% oder 12%.

Wenn wir dem öffentlichen Nahverkehr wirklich Priorität geben wollen, warum verfrachten wir die Nutzer unter die Erde und berauben sie der Aussicht, des Lichts und all dieser Dinge? Ich habe bereits erwähnt, dass die 20% oder 30% Autobesitzer auch diejenigen sind, die über die politische Macht verfügen. Stellen wir uns einmal vor, es hätte sich eine Naturkatastrophe ereignet und wir hätten nur Kraftstoff für 5% der Fahrzeuge in einer Stadt.

Welchen Fahrzeugen würden wir den Kraftstoff geben? Ich bin sicher, wir würden ihn Lastwagen und Bussen geben, denn sonst würde unsere Stadt kollabieren. Es ginge ums Überleben. Es geht auch um Demokratie, aber grundsätzlich geht es ums Überleben. Stellen wir uns nun vor, es ist nicht der Kraftstoff knapp, sondern der Raum. Wem gewähren wir Raum? Ich glaube, es gibt viele mögliche Lösungen für Mobilitätsbedürfnisse. Für einkommensschwache Länder gibt es Lösungen. Sie sind politisch schwierig. Aber sie funktionieren erwiesenermaßen.

„Am jedem ersten Donnerstag im Februar fahren keine Autos in Bogotá.“

Verkehr und Gesellschaft

Kernbotschaften der Minister

Die Minister des Weltverkehrsforums bei ihrer Zusammenkunft in Leipzig am 26. Mai 2011:

Betonen:

- Die überragende Bedeutung von Personen- und Güterverkehr für Wirtschaftswachstum, für Lebensqualität und den Zugang zu Märkten für Arbeit, Waren und Dienstleistungen;

- Die komplexe Herausforderung, der steigenden gesellschaftlichen Nachfrage nach qualitativ hochwertigem Verkehr gerecht zu werden und gleichzeitig seine Auswirkungen auf Klimawandel, Luftqualität, Gesundheit und Natur zu begrenzen;

- Die zusätzlichen Herausforderungen für die Verkehrssysteme aufgrund zunehmender Urbanisierung, demografischem Wandel, insbesondere einer alternden Bevölkerung in vielen Ländern;



Carole COUNE (M.) bei der Ministersitzung

- Den Bedarf an nachhaltigen und effizienten Logistik- und Gütertransportsystemen, welche einer wachsenden Nachfrage angesichts von Wirtschaftswachstum und zunehmendem Verkehr gerecht werden; sowie

- Den erheblichen Druck auf öffentliche Haushalte in vielen Ländern aufgrund der globalen Finanzkrise.

Stellen fest:

- Dass die Zerstörungen durch das Erdbeben und den Tsunami in Japan auf tragische Weise die zentrale Bedeutung des Verkehrs für das Leben jedes einzelnen und für die Gesellschaft unterstreichen und deutlich machen, dass bei Naturkatastrophen eine sichere Infrastruktur, die schnelle Wiederherstellung des Betriebs sowie die Bereitstellung von Informationen hinsichtlich Schäden, Wiederherstellung und Verfügbarkeit bei Verkehrsmitteln besonders wichtig sind.

Heben hervor:

- Die Wichtigkeit, Verkehrspolitik an den Bedürfnissen der Bürger und Gemeinschaft auszurichten, die alle direkt vom Nutzen und den Auswirkungen des Verkehr betroffen sind;

- Die entscheidenden und einander ergänzenden Rollen des privaten und des öffentlichen Sektors bei der Bereitstellung von Dienstleistungen und Infrastruktur; sowie

- Die Anstrengungen der OECD und anderer Organisationen, den Rahmen für die Messung gesellschaftlichen Wohlstands über das Bruttoinlandsprodukt hinaus zu erweitern und die Notwendigkeit, dabei den Verkehrssektor angemessen zu berücksichtigen.



„Verkehr und Gesellschaft": Das Ministertreffen war eines der Highlights des Weltverkehrforums 2011

Stimmen darin überein, den Nettonutzen des Verkehrs zu erhöhen und soziale, umweltpolitische und wirtschaftliche Nachhaltigkeit zu erreichen, wobei folgende Herausforderungen im Zentrum stehen:

- **Gerechtigkeit** durch Berücksichtigung der Bedürfnisse jener Teile der Gesellschaft, deren Zugangschancen aufgrund ihres Einkommensniveaus, ihrer eingeschränkten Mobilität oder aufgrund geografischer Gründe begrenzt sind. Zudem sollten Fragen der Gerechtigkeit bei Investitionsentscheidungen angemessen berücksichtigt werden. An die Empfehlungen der Minister von 2006 zur Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten im Verkehr wird ausdrücklich erinnert.

- **Sicherheit** durch Anerkennung der Tatsache, dass die hohe Zahl der Verkehrstoten und -opfer mit schweren Verletzungen weltweit nicht akzeptabel ist; wie auch durch Unterstützung des Jahrzehnts der Straßenverkehrssicherheit der Vereinten Nationen und die fortgesetzte Förderung guter Praktiken in allen Verkehrsbereichen;

- **Schutz** durch Fortsetzung der globalen Zusammenarbeit im Kampf gegen Terrorismus und Kriminalität im Verkehr und durch weitere Erhöhung der Wachsamkeit auf Grundlage risikobasierter Ansätze, welche die persönliche Integrität von Reisenden wahren und die öffentlichen Finanzmittel optimal einsetzen.

- **Urbanisierung** durch proaktive Zusammenarbeit mit anderen Regierungsebenen bei der Förderung städtischer Verkehrssysteme, welche die Nutzung aller Verkehrsträger mit dem Ziel optimieren, die Nachfrage nach Mobilität und Güterverkehr für eine wachsende Stadtbevölkerung sicherzustellen. An die Empfehlungen der Minister zur Umsetzung einer nachhaltigen städtischen Verkehrspolitik von 2006 wird ausdrücklich erinnert.

Wakio MITSUI
Stellvertretender Minister für Land, Infrastruktur und Verkehr, Japan

Doris LEUTHARD
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Schweiz



Mehmet Habib SOLUK
Minister für Verkehr und Kommunikation, Türkei

Hongfeng GAO
Vizeminister für Transport, China

Catherine KING
Parlamentarische Sekretärin für Infrastruktur und Transport, Australien

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD
Ministerin für Infrastruktur, Schweden

John PORCARI
Stellvertretender Minister für Transport, USA

Martin MATTHEWS
Generaldirektor, Ministerium für Transport, Neuseeland

- **Wirtschaftswachstum** durch Orientierung der Verkehrspolitik auf die Unterstützung von Wachstum und Beschäftigung; durch das Priorisieren verfügbarer Ressourcen für Instandhaltung, Erneuerung und Verbesserung der Verkehrssysteme; durch Fokussierung auf Investitionen, die den Zugang zu Wirtschaftszentren, städtischen Regionen und Hauptverbindungen erleichtern; durch Förderung eines Güterverkehrssystem, das verlässlich, effizient sowie umweltfreundlich ist und alle Verkehrsmodi miteinander verzahnt; schließlich durch Umsetzung der Empfehlungen des Weltverkehrsforums 2009 „Verkehr für eine Globale Wirtschaft – Herausforderungen und Chancen in der Wirtschaftskrise".

- **Beschäftigung** durch die Zusammenarbeit mit Arbeitgebern, Arbeitnehmerorganisationen und Bildungseinrichtungen bei der Förderung von Aus- und Weiterbildung, um so die Verfügbarkeit von gut ausgebildetem Personal, das die Anforderungen des Verkehrssektors der Zukunft erfüllt, sicherzustellen. Gleichzeitig wird der Zusammenhang zwischen Arbeitsbedingungen, der Attraktivität für gut ausgebildete Arbeitnehmer und der Qualität der angebotenen Produkte anerkannt.

■ **Effizienz** durch die Nutzung des Potenzials privatwirtschaftlicher Akteure bei Dienstleistungen und Infrastruktur; durch den Einsatz von Bewertungssystemen zur Optimierung des Einsatzes öffentlicher Mittel; durch Unterstützung für Preise, die die Kosten der Verkehrsnutzung besser abbilden; durch die Zusammenarbeit mit nationalen, regionalen und lokalen Regierungen zwecks Austausch guter Praktiken und Vermeidung unnötiger Doppelanstrengungen; durch das Monitoring der Leistungsfähigkeit des Verkehrssektors zur Maximierung des Nutzwertes für Verbraucher und Steuerzahler.

■ **Finanzierung** durch die Identifizierung neuer Finanzierungsquellen, Geschäftsmodelle und guter Praktiken zur Errichtung und Umsetzung, dem Betreiben und der Instandhaltung von Verkehrssystemen, welche den Entscheidern Optionen für effektive Finanzierungsstrategien an die Hand geben, mit denen sich der größtmögliche Mehrwert für Nutzer und Steuerzahler erzielen lässt.

■ **Technologie und Innovation** durch das Vorantreiben neuer Verfahren und Technologien – einschließlich Intelligenter Verkehrssysteme (ITS), neuer Fahrzeugtechnologien wie Hybrid, neuartigen Batterien und Brennstoffzellen – welche Zugang, Umweltfreundlichkeit, Sicherheit, Effizienz, Konnektivität sowie die effektive und optimale Nutzung von Infrastruktur im Güterverkehr verbessern; durch Schaffung eines politischen Umfelds, das Innovationen fördert; durch die Umsetzung der Empfehlungen des Weltverkehrsforums 2010 „Verkehr und Innovation: Die Potenziale ausschöpfen"; sowie

■ **Umwelt und Gesundheit** durch Förderung der Nutzung von Mobilitätsformen – einschließlich öffentlichem Nahverkehr, Fahrradfahren und Gehen sowie Bahn und Binnenschifffahrt für Fracht – die den Ausstoß von Treibhausgasen und Luftverschmutzung reduzieren, Staus verringern und die individuelle Gesundheit verbessern; durch Arbeit an der Senkung der Energieintensität und der Emissionen des motorisierten Verkehrs und durch die Umsetzung der Empfehlungen des Weltverkehrsforums 2008 „Verkehr und Energie: Die Herausforderungen des Klimawandels"; sowie durch Erinnerung an die Empfehlungen der Minister von 2004 hinsichtlich nationaler Politiken zur Förderung des Fahrradfahrens.

Die Minister des Weltverkehrsforums werden in ihrer nationalen Politik auch weiterhin diese Herausforderungen angehen. Sie appellieren an alle beteiligten Akteure des Verkehrssektors zusammenzuarbeiten, um sicherzustellen, dass das Verkehrswesen auch künftig zur Erhöhung der Lebensqualität des Einzelnen wie der Gesellschaft beiträgt. ■

Diese Kernbotschaften werden durch ein Hintergrundpapier und Analysen zu verschiedenen Aspekten von Verkehr und Gesellschaft ergänzt, die auf dem Gipfeltreffen des Weltverkehrsforums 2011 entstanden sind. Alle Dokumente stehen hier zur Verfügung: **www.internationaltransportforum.org/2011**



Generalsekretär **Jack SHORT** (Mitte) mit seiner Nachfolgerin **Carole COUNE** und **José BLANCO LÓPEZ,** Ministro de Fomento, Spanien



Den Eröffnungsreden von Jeremy Rifkin und Enrique Peñalosa folgte am zweiten Tag des Weltverkehrsforums 2011 eine angeregte Debatte über die Rolle des Verkehrs in der Gesellschaft: Gibt es ein Recht auf Mobilität? Werden schrumpfende Budgets die steigende Nachfrage befriedigen können? Können wir Passagiere schützen und gleichzeitig ihre Privatsphäre respektieren? Wie können wir einen gleichberechtigten Zugang für alle gewährleisten?



Was steht auf dem Spiel?

Der Mensch im Mittelpunkt



Jan MÜCKE, Parlamentarischer Staatssekretär, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland

Eröffnungsplenum

Lebensqualität ist ein facettenreiches Konzept, in das Elemente wie Wohlstand, Chancen, Umweltschutz, Gesundheit und Sicherheit einfließen. Verkehrsfragen spielen eine wichtige Rolle, und der gesellschaftliche Nettonutzen des Verkehrs kann noch gesteigert wie auch besser verteilt werden. Ansätze dafür zu finden war das Ziel des Weltverkehrsforums 2011, das mit einem von **Melinda Crane** moderierten Plenum zu den wichtigsten Herausforderungen für das Verkehrswesen begann.

Die Bühne bereitete der Vortrag von **Jan Mücke**, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Mit Blick auf die Qualität von Verkehrsdienstleistungen plädierte Mücke für eine stärkere Beachtung der öffentlichen Meinung. Nachhaltige Mobilität brauche ein funktionierendes öffentliches Verkehrswesen. Sie habe aber auch einen zentralen Platz für Individualverkehr, mit E-Mobilität als einem Element. Von entsprechender Bedeutung sei das Infrastrukturmanagement, vom Beseitigen von Schlaglöchern bis zur Optimierung von Ampelschaltungen. Die Infrastruktur müsse die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern ebenso gerecht werden wie denen de Autofahrer. Mücke unterstrich das Bekenntnis Deutschlands zu einer Mobilität „ohne Wenn und Aber". Mobilität sei zu fördern, nicht einzuschränken. Der stellvertretende US-Minister für Transport **John Porcari** ging auf die Notwendigkeit ein, bei der Verkehrsplanung den Menschen in den Mittelpunkt zu stellen. Für US-Bürger sei es heute nicht ungewöhnlich, mehr für Mobilität auszugeben als für Wohnen. Angesichts eines erwarteten Bevölkerungszuwachses in den USA von 100 Millionen Menschen in den kommenden 40 Jahren müsse sich dies ändern. Hierzu seien Investitionen erforderlich.

„Mobilität ohne Wenn und Aber."

– Jan Mücke

Die heutige Generation nutze noch immer die Infrastruktur, die von ihren Eltern und Großeltern geschaffen wurde, investiere selbst aber nicht genug für nachfolgende Generationen.

Auf die Frage, wie sehr die Qualität der Verkehrsangebote verbessert werden müsse, vertrat Professor **Tim Leunig** von der London School of Economics einen pragmatischen Ansatz. „Die Verkehrssysteme müssen so gut wie nötig sein, mehr braucht es nicht." London und New York ziehen massenweise Menschen an, obwohl die dortige Verkehrsinfrastruktur heruntergekommen sei, Genf mit seinem exzellenten Nahverkehr dagegen viel weniger. Busse seien oft nicht viel schlechter als U-Bahnen, und „wenn man damit von A nach B kommt, reicht das völlig aus". Leunig beklagte den Mangel an nachträglicher Bewertung von Verkehrsprojekten, die Aufschluss geben könnten über tatsächlich erbrachten Nutzen. Ein Teil des für Vorfeldanalysen aufgewendeten Geldes für sollte eingesetzt werden, um das Projektergebnis zu evaluieren.

Carsharing kann Ressourcen sparen, so **Robin Chase**, Vorstandsvorsitzende von Buzzcar und Zipcar: „Ein Privat-Pkw nutzt insgesamt etwa drei Parkplätze. Bei Carsharing-Modellen profitieren 30 bis 50 Personen von dieser Ressource." Auf die Frage, wie hoch sie das Potenzial solcher Modelle einschätze, antwortete Chase, dass sich bei Zipcar derzeit 56 000 Personen 8000 Pkw teilen und jeweils bis zu 80% weniger Kilometer fahren, als wenn sie mit dem eigenen Auto unterwegs wären. Nach Ansicht von **Enrique Peñalosa** könnten Carsharing und preiswerte Leihwagen in ärmeren Städten einen Großteil der künftigen Mobilität sicherstellen, da viele Menschen nur ein- oder zweimal im Monat ein Auto brauchen.



Robin CHASE



John PORCARI

Die einzige Möglichkeit, die Autonutzung einzuschränken, bestehe in der Begrenzung von Parkraum, auf den es ja letztlich keinen Rechtsanspruch gebe. Solche Änderungen umzusetzen sei aber nicht so einfach. Peñalosa merkte an, dass die Mittelschicht in ärmeren Ländern private Gesundheitsvorsorge, private Schulen und private Clubs nutze und dass das Einzige, das die Reichen von der Regierung erwarteten, Straßen seien. Der Druck auf die Regierung, diese bereitzustellen, sei enorm.

John Porcari ergänzte, dass in den USA Veränderung zu beobachten seien und dass etwa das Konzept der „complete street" („vollständige Straße") zunehmend Anklang finde und umgesetzt werde. In Städten wie New York und Washington gewännen zudem Bikesharing-Systeme an Bedeutung. Die Optimierung der Grünphasen von Fußgängerampeln sei ein einfaches, aber weit verbreitetes und wichtiges Instrument zur Änderung der Balance im Verhältnis zwischen Autos und Fußgängern.

Ole Thorsen vom Europäischen Radfahrerverband (ECF) fragte, warum Fußgänger bei Projektevaluierungen immer noch übersehen würden. Sie seien eben, so Tim Leunig, schwer zu zählen, da sie keine Tickets kauften. Auch sei wenig über die Motive von Fußgängern bekannt.

Dennoch gebe es durchaus auch Erhebungen, die Fußgänger ausdrücklich berücksichtigten, beispiels-weise in Großbritannien. John Porcari ergänzte, der Schlüssel liege in einer „Bottom-up"-Planung, um einen Grundkonsens über alternative Verkehrsformen zu finden.

Abschließend konzentrierte sich die Diskussion erneut auf die Investitionsfrage. In einer Umfrage unter Fahrern eines BMW-Elektrofahrzeugs im Rahmen eines Pilotversuchs gaben 70% der Befragten an, dass die Regierung mehr in öffentliche Ladestationen investieren müsse. John Porcari sieht den Weg für die Einführung von E-Fahrzeugen über öffentliche Fahrzeugflotten und Nahverkehrsbusse, die immer die gleichen Strecken befahren und daher nur wenige Ladestationen benötigten. **Sibel Bulay** von EMBARQ (Türkei) fragte, ob die Politik so genannten Betreibermodelle („Build-Operate-Transfer", BOT) wiederstehen könne, die von Investoren ohne finanzielle Beteiligung der Kommunen realisiert würden. Enrique Peñalosa mahnte hier zur Vorsicht, da BOT-Projekte häufig mit Korruption und hohen Kosten einhergingen. Auch schaffen sie häufig innerstädtische Barrieren und verursachen Lärm. Politiker sollten ihnen widerstehen. Mehr Straßen hätten noch nirgendwo Stauprobleme gelöst. Tim Leunig ergänzte, dass mehr Straßen mehr Fahrten und damit höhere Einnahmen aus der Mineralölsteuer nach sich zögen, während mehr ÖPNV-Nutzer normalerweise höhere Subventionen bedeuteten. So bräuchte es visionäre Politiker einerseits, als auch beharrliche NGOs andererseits, um mit demokratischen Mitteln erstrittene Verkehrslösungen zu schaffen.

> „Ein Privat-Pkw nutzt insgesamt etwa drei Parkplätze."
>
> – Robin Chase



Tim LEUNIG

Enrique PEÑALOSA

Ein empfindliches Gleichgewicht

Recht auf Mobilität, Bedarf an Mobilität, Mobilitätswünsche und -kosten

„Möglicherweise muss ... der Schwerpunkt stärker auf Fortschritte bei der Zugänglichkeit gelegt werden."

– José Manuel Viegas

Mobilität wird zuweilen als ein Recht angesehen. Ein Mindestmaß an Mobilität zu definieren, das zur Verfügung stehen sollte, ist jedoch nicht leicht. Die Nachfrage wird von vielfältigen Wünschen bestimmt, welche zudem von anderen Entscheidungen – etwa über Wohnort und Arbeitsplatz – abhängen. Kosten für den Einzelnen sind ein wichtiges Element, doch häufig sind diese anders gelagert als die gesellschaftlichen Kosten. Und der gesellschaftliche Wunsch nach leicht zugänglichen Verkehrsdienstleistungen impliziert Kosten, die getragen werden müssen.

Diese Thematik stand im Zentrum des von **José Manuel Viegas**, Präsident von Verkehr, Innovation und System (Portugal) geleiteten Podiums und mündete in eine politische Debatte über das richtige Gleichgewicht zwischen Mobilitätsrechten und den Kosten zur Schaffung sicherer, zuverlässiger und nachhaltiger Verkehrssysteme.

Aufrechterhaltung eines angemessenen Mobilitätsangebots

Mobilität ist zentral für Lebensqualität. Technische wie organisatorische Innovationen ermöglichen es den Menschen heute, sich immer schneller und über größere Entfernungen fortzubewegen. **John Hanlon**, Generalsekretär der European Low Fares Airline Association (ELFAA), erläuterte, wie die Marktliberalisierung in Europa und den Vereinigten Staaten die Entstehung preisgünstiger Fluganbieter ermöglichte, die heute ein Drittel aller Fluggäste befördern. Wenngleich Anzeichen eines Wandels erkennbar sind, nehmen mit steigenden Einkommen und wachsender Bevölkerung auch die Mobilitätserwartungen zu.

David Metz vom University College London wies auf Daten hin, nach denen die Autonutzung in einigen entwickelten Volkswirtschaften ihre Wachstumsphase überschritten hat. Dies würde nahelegen, dass das derzeitige Niveau der Automobilität ausreicht um die Bedürfnisse der Menschen zu erfüllen. Es gibt Gründe für die Annahme, dass sich der Zusammenhang zwischen steigenden Einkommen und der Zunahme des Verkehrsaufkommens abschwächen wird. Die Nachfragevielfalt bei Mobilität stellt für die Festlegung eines angemessenen Versorgungsniveaus und dessen Aufrechterhaltung in jedem Fall eine Herausforderung dar.

Ungleicher Zugang

Für bestimmte Bevölkerungsgruppen wie Senioren und Behinderte können die Inanspruchnahme von Mobilitätsangeboten und der Schutz ihres Rechts auf Mobilität schwierig sein. Menschen mit Körperbehinderung etwa benötigen womöglich einen Parkplatz dichter am Ziel; Senioren müssen womöglich auf das Auto verzichten ohne zu wissen, wie sie ihr Ziel mit dem ÖPNV erreichen können. Das Ergebnis ist eine Einschränkung der Beweglichkeit.

Es gibt jedoch Lösungen, um ältere Menschen mobil zu halten, wie **Susan Pikrallidas**, Generalsekretärin für Auto-Mobilität und Tourismus beim Automobil-Weltverband FIA, erläuterte. Der gezieltere Einsatz von Technik in Fahrzeugen kann ebenso helfen wie Schulung älterer Menschen in der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Auch durch die Infrastruktur kann Zugang verbessert werden – etwa durch längere Ampel-Grünphasen für Busse oder Fußgänger. Überhaupt ließen sich öffentliche Verkehrsmittel durch kundenorientierte Dienstleistungen attraktiver gestalten.



Enrique PEÑALOSA

Susan PIKRALLIDAS

Jan SCHERP

José Manuel VIEGAS

Jan Scherp von der Europäischen Kommission unterstrich, dass der Gesetzgeber hier eine wichtige Rolle bei der Setzung von Mindeststandards spielt.

Faire Raumverteilung

Ein Großteil des öffentlichen Raums in den Städten wird von Straßen und Parkplätzen für Autos eingenommen. Die Verkehrsnetze gehören zum wertvollsten Kapital von Metropolen. **Enrique Peñalosa**, Direktor des Instituts für Verkehrs- und Entwicklungspolitik und Ex-Bürgermeister von Bogotá (Kolumbien), formuliert es so: „Es stellt sich die Frage, wie man den verfügbaren Raum zwischen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsmitteln aufteilt. Die Stadtplanung spielt eine Hauptrolle, und die Ausrichtung auf Lebensqualität und aktive Mobilität könnte das Gesicht unserer Städte verändern. Verdichtung verringert sich den Verkehrsbedarf und verbessert die Zugänglichkeit."

In den Entwicklungsländern besitzen viele Haushalte noch kein Auto. Eine ausgewogene Verkehrspolitik muss sich dort deshalb stärker auf Radfahrer und Fußgänger konzentrieren. Oder, mit den Worten von **Manfred Neun**, Präsident des Europäischen Radfahrerverbands (ECF): „Das Fahrrad ist das Massenverkehrsmittel der Zukunft."

Entwicklung von Indikatoren

Wie aber sollten Investitionen nichtmotorisierten und motorisierten Verkehrsmitteln zugewiesen werden? Die Kosten-Nutzen-Analyse als traditionelle Methode bemisst Vorteile nach Reisezeitersparnis und rückt Effizienzgewinne in den Mittelpunkt. „Möglicherweise muss dieser Bewertungsmaßstab überdacht und der Schwerpunkt stärker auf Fortschritte bei der Zugänglichkeit gelegt werden", fasste José Manuel Viegas zusammen.

Dies hat nicht zwangsläufig veränderte Kosten-Nutzen-Analysen zur Folge. Lösungen existieren bereits; in einigen Ländern wurden Indikatoren für den Zugang zu verschiedenen Verkehrsangeboten erdacht. Womöglich ist die Entwicklung von Indikatoren für Zugang und Transportqualität ein geeignetes Mittel, um die Gleichbehandlung bei der Entscheidungsfindung zu gewährleisten.



David METZ

John HANLON

Manfred NEUN

Mehr mit weniger

Schrumpfende Haushalte, wachsende Nachfrage

„Privatisierung sollte durch Effizienz und nicht durch eine schlechte Finanzlage getrieben werden."

– Urban Karlström

Die Lücke zwischen der benötigten und der tatsächlich verfügbaren Verkehrsinfrastruktur ist groß, und angesichts wachsender Nachfrage, verzögerter Investitionen in neue Projekte sowie unzureichender Mittel für den Erhalt bestehender Infrastruktur wird sie ständig größer. In seiner Zusammenfassung dieses Podiums merkte Diskussionsleiter **Lord Macdonald** an, dass überraschenderweise niemand Anstoß an der Feststellung nehme, dass sich die Finanzierungsstrategien weniger auf die öffentliche Hand und stärker auf Nutzungsentgelte stützen müssten. Jedoch sollte dabei auch nicht ein Extrem gegen das andere ausgetauscht werden. Er fügte hinzu, dass es nach breiter Übereinstimmung Möglichkeiten gebe, noch besser von den Stärken des privaten Sektors zu profitieren.

Zwar herrscht weitgehende Einigkeit darüber, dass sich die Finanzierungsstruktur auf diese Weise verbessern lässt, doch Fachleute sind sich uneins darüber, was genau von Benutzergebühren und einer verstärkten Beteiligung der Privatwirtschaft erwartet werden kann.

Gebühren etwa generieren Einnahmen, aber sie dienen in erster Linie der Steuerung der Nachfrage. Wenn andere Einnahmen ausbleiben, steigt der politische Anreiz für die Erhebung von Nutzergebühren. Doch ihre gesellschaftliche Akzeptanz ist begrenzt – es sei denn, Vorteile wie weniger Staus oder eine sinkende Umweltbelastung lassen sich ganz klar aufzeigen

Mehr Privatisierung?

Die Beteiligung der Wirtschaft kann zu einer effizienteren Nutzung der Infrastruktur führen, sofern der Staat Leistungsstandards vorgibt. **Gabriel Gutierrez**, Projektleiter bei Cintra, Spanien, hob die Vorteile dieses Ansatzes hervor. Dieser kann weiter in Richtung Privatisierung gedacht werden. Eine Reihe von Ländern hat ihre Infrastruktur privatisiert; das Verständnis wächst, in welchen Fällen dies eine gute Lösung ist und wie sie umgesetzt werden sollte. Die Bedeutung einer unabhängigen Regulierungsbehörde als Erfolgsfaktor für solche Modelle wurde ausdrücklich betont.



Roberto AGUERREBERE

LORD MACDONALD of Tradeston

Helene MIZRAHI-WALDEN

Brauchen wir mehr Privatisierung? Laut einer Sichtweise gibt es ein beträchtliches Potenzial für mehr und gesellschaftlich vorteilhafte Privatisierungen, sofern diese richtig umgesetzt werden – zumal recht viel freies Kapital zur Verfügung steht. **Roberto Aguerrebere**, Direktor des Instituto Mexicano del Transporte, etwa sieht private Investitionen als Ergänzung zu öffentlichen Infrastrukturausgaben. In Mexiko stammen 40% der Investitionen der vergangenen zehn Jahre aus dem privaten Sektor, insbesondere bei der Fernverkehrsinfrastruktur wie etwa Schnellbussystemen, Nahverkehrszügen und Straßen. Aber es gibt auch Nachteile und fehlgeleitete Hoffnungen: Die Privatisierung nimmt der Regierung die Möglichkeit, Fehler zu korrigieren – etwa wenn Vermögenswerte an Interessenten verkauft werden, die andere Ziele verfolgen als die Regierung. Und dass die Privatisierung der Gesellschaft große Einsparungen bieten kann, die über die einer effizienteren Verwaltung hinausgehen, ist eine trügerische Hoffnung.

Das Motiv für Privatisierungen sollte mehr Effizienz sein, nicht die verzweifelte Suche nach Geld, sagte **Urban Karlström**, Präsident des schwedischen Forums für Innovation und Verkehrsstrategien. Infrastruktur muss bei jedem Finanzierungsmodell bezahlt werden, daher unterscheiden sich die Ansätze hauptsächlich darin, wer was bezahlt. Während private Finanzierungen in einigen Fällen kosteneffizienter sind, kann Finanzierung durch die öffentliche Hand in anderen Fällen besser sein.

Joris Al, Direktor bei Rijkswaterstaat, Niederlande, betonte, dass die öffentliche Beteiligung an der Verkehrsfinanzierung weiterhin allgegenwärtig bleiben wird und sich diese vor allem auf Ersatzinvestitionen konzentrieren sollte: Politiker liebten es zwar, bei neuen Projekten das Band durchzuschneiden, die eigentliche hohe Schule sei aber Bestandserhaltung.

Überbewertete Budgetzwänge?

In der Diskussion wurde die These vertreten, dass die Auswirkungen der Krise auf staatliche Finanzierungsoptionen gelegentlich überbewertet würden. Die Krise biete sicherlich Möglichkeiten zur Optimierung der Kosten. Die Notwendigkeit einer massiven Verlagerung hin zu einer privatwirtschaftlichen Finanzierung ist weniger offensichtlich – es sei denn aus Gründen, die bereits vor der Krise galten. Vor allem sollte die Krise nicht zu einer Kürzung der Ausgaben führen. Wie **Paolo Costa**, Präsident der Hafenbehörde von Venedig, betonte, muss die Priorität sein zu verhindern, „weniger mit weniger" zu erreichen.

Die Krise hat den Ruf einiger Finanzierungstechniken, etwa der Verbriefung, beschädigt. Doch wie **Hélène Mizrahi-Walden**, Transportleiterin bei BNP Paribas, hervorhob, haben diese Instrumente in einem gut funktionierenden Finanzsystem mit einer funktionierenden Aufsicht ihren Platz.

„Es gilt zu vermeiden, aus wenig auch nur wenig zu machen."

– Paolo Costa

Urban KARLSTRÖM



Paolo COSTA





Joris AL



Gabriel GUTIERREZ

Jobs für morgen

Verkehrssektor und Arbeitsmarkt

„Die Aussichten für das Beschäftigungswachstum für den Sektor bleiben gut."

Der gesellschaftliche Wandel berührt auch die Arbeitsplätze im Verkehrssektor. Hält die Branche Schritt mit den Veränderungen bei Nachfrage, Technologie und Gesellschaft? Bis zu einer von zehn Arbeitnehmern ist in den Industriestaaten im Transportwesen beschäftigt. Einige Bereiche, etwa der Straßengüterverkehr, sind gekennzeichnet durch tausende kleinerer und einige wenige sehr große Betriebe. Andere Bereiche, etwa die Bahn, werden in der Regel von Großunternehmen beherrscht. Manche Berufe – wie den des Mobilitätsmanagers – gab es vor einigen Jahren noch nicht, anderen droht die Bedeutungslosigkeit.



Wie können Verkehrsberufe attraktiver werden?

Die von **George Dragnich**, Exekutivdirektor Sozialdialog der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), geleitete Diskussionsrunde befasste sich mit den Herausforderungen, denen sich der Verkehrssektor als Arbeitgeber gegenübersieht. Weitere Teilnehmer der Runde waren **David Cockroft**, Generalsekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation; RATP-Generalinspekteurin **Sylvaine Delmas** (Frankreich); **Thomas Ehm**, Vizepräsident Beschäftigung, Training und Competence Management bei Airbus; sowie die Exekutivdirektorin des Asia-Pacific Gateway Skills Table **Oksana Exell** (Kanada) und **William Millar**, Vorsitzender der American Public Transportation Association.

Sind Arbeitsplätze im Verkehrssektor interessant?

Trotz der Wirtschaftskrise stellt der Verkehrssektor in nie dagewesener Größenordnung Mitarbeiter ein. Die Aussichten für die Schaffung neuer Stellen bleiben gut. Verantwortlich dafür sind vor allem die Schwellenländer; andere Regionen zeigen abweichende Tendenzen, oft verbunden mit dem Abbau von Arbeitsplätzen bei gleichzeitigem Fachkräftemangel. Bietet der Verkehrssektor interessante Karrierechancen? Im Bus- und Lkw-Verkehr haben Arbeitgeber Probleme, qualifizierte Fahrer zu finden, die die schwierigen Arbeitsbedingungen akzeptieren. Und die Einstellung ausländischer Mitarbeiter ist mitunter problematisch, wenn die Arbeitslosigkeit im Inland hoch ist. Viele attraktive Stellen sind Berufsanfängern gar nicht bekannt, was für gezieltere Kommunikation spricht.



David COCKROFT

Thomas EHM

George DRAGNICH

Frauen sind im Verkehrssektor unterrepräsentiert. Berücksichtigt die Branche ihre Bedürfnisse? Zum Teil scheint dies der Fall zu sein: Der Mutterschutz etwa ermöglicht mehr Frauen den Aufstieg in Führungspositionen. In anderen Bereichen bieten veränderte Arbeitsbedingungen den Frauen neue Chancen: Körperkraft ist heutzutage weniger bedeutend als früher – etwa für Hafenarbeiter, die Container ohne Anstrengung mit Hightech-Kränen bewegen.

Innovation durch Weiterbildung

Die Generationen X, Y und Z haben andere Erwartungen an ihren Arbeitsplatz als noch ihre Vorgänger, gerade was die Flexibilität und die Balance von Arbeit und Privatleben betrifft. Auch meiden qualifizierte Arbeiter Tätigkeiten, die ihre gestiegenen Erwartungen an Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz nicht erfüllen. Dies ist etwa unter Lkw-Fahrern in Entwicklungs- und Schwellenländern zu beobachten. Damit Arbeitsplätze im Verkehrssektor attraktiver werden, müssen die Tätigkeiten sicher, flexibel, abwechslungsreich und Teil einer kreativen Dienstleistung sein, die das tägliche Leben erleichtert. Dies wird ein Umdenken bei Gewerkschaften wie Unternehmen erfordern.

Neue Ansätze in der Aus- und Weiterbildung sind gefragt, um Tätigkeiten mit zu geringem Zulauf qualifizierter Arbeitnehmer attraktiv zu machen. Die Schaffung einheitlicher Qualifikationen und die Verzahnung der staatlichen mit privaten Ausbildungsgängen sind dabei ein erster Schritt.

Die Aus- und Weiterbildung wird sich jedoch auch an wandelnde Lebensmodelle der Mitarbeiter anpassen müssen, etwa indem Arbeitnehmer bestimmte Kompetenzen erwerben, ohne gleich eine vollständige Ausbildung durchlaufen zu müssen. Neue Partnerschaften zwischen Arbeitgebern und Bildungsträgern können dazu beitragen, dass Jobsuchende auch mit nachgefragten Qualifikationen in den Arbeitsmarkt eintreten. Aber Unternehmen müssen auch an älteren, erfahrenen Mitarbeitern festhalten. Berufliche Bildung ist kostspielig, ermöglicht aber höhere Produktivität. Unter dem Strich muss berufliche Bildung neue Kompetenzen abdecken, damit die Firmen Dienstleistungen anbieten können, die den Wünschen ihrer Kunden gerecht werden.

„Neue Formen der Ausbildung sind nötig für diejenigen Arbeitsplätze, die bisher zu wenige qualifizierte Arbeitskräfte anziehen."

Oksana EXELL

Sylviane DELMAS

William MILLAR

Gleichberechtigter Zugang

Mobilität für alle

Persönliche Mobilität sowie der ungehinderte Zugang zu Waren, Dienstleistungen und Arbeit sind wesentliche Einflussfaktoren für die Lebensqualität. Schlechte Verkehrsanbindung und eingeschränkte Mobilität gehen einher mit wirtschaftlichen Nachteilen, Ungleichheit und gesellschaftlicher Ausgrenzung. Potenziell betroffen sind vor allem Ältere und Behinderte, wirtschaftlich benachteiligte Menschen, Frauen, junge Erwachsene sowie Bürger entlegener oder ländlicher Gebiete.



Zugang zum Verkehr ist der Schlüssel zu höherer Lebensqualität

Das von **Ann Frye** geleitete Podium setzte sich mit der Rolle des Verkehrssektors bei der Verringerung von ungleichen Zugangsbedingungen und der Verbesserung der Lebensqualität auseinander. Schwerpunkt bildete die Frage, warum die Verkehrsplanung großen Teilen der Bevölkerung keine angemessenen Dienstleistungen bieten kann. Diskutanten waren **Robert Cervero**, Leiter des University of California Transportation Center, Berkeley (USA); **Chantal Duchène** von ChD Mobilité Transport (Frankreich); **Angela Glover Blackwell**, Geschäftsführerin von Policylink (USA), **David Lewis**, Vizepräsident der HDR Corporation (Kanada); sowie Professor **Geetam Tiwari**, Vorsitzende des Indian Institute of Technology.

Die Bevorzugung des Autos überwinden

Zugang zu Verkehrsinfrastruktur ist zentral für Zugang zu Bildung, Gesundheitswesen, Konsum, sozialen Aktivitäten und Arbeit. In der Vergangenheit wurde eher auf die Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten abgestellt, als auf die Anbindung aller Bürger. In den USA haben 30 bis 40% der Bevölkerung eingeschränkten Zugang zum Verkehrsnetz, in einigen Entwicklungsländern sind es bis zu 85%.

Bei der Verkehrsplanung führen Kosten-Nutzen-Analysen oft zu einer Bevorzugung des Autoverkehrs. In vielen auf Autoverkehr ausgerichteten Städten kann sich ein Großteil der Bevölkerung jedoch gar kein Fahrzeug leisten.



David LEWIS

Geetam TIWARI

Chantal DUCHENE

Gleichberechtigter Zugang ist nur dann möglich, wenn die tatsächlichen Kosten der Pkw-Nutzung transparent sind. Es gibt eine Ausrichtung auf Megaprojekte, die den Autoverkehr fördern und Fußgänger benachteiligen. Großprojekte verdrängen häufig ärmere Bevölkerungsgruppen, um Raum für Straßen oder Schienen zu schaffen. Für die Anwohner verursachen sie zudem häufig zusätzliche Probleme bei der Verkehrssicherheit. Auch bleiben Stadtbahnen in Entwicklungs- und Schwellenländern für all jene Bürger, durch deren Stadtteile sie geführt werden, oft unerreichbar, da sie sich die Fahrkarten nicht leisten können.

Es gibt offensichtlichen Bedarf für neue Prioritäten bei den verkehrspolitischen Zielstellungen und eine an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtete Verkehrsentwicklung. Dabei sollte ein Schwerpunkt auf der Wiederherstellung räumlicher Nähe liegen. Die Einbeziehung von Fußgängern und Fahrradfahrern ist daher wesentlicher Teil eines gleichberechtigten, nachhaltigen Verkehrswesens. Die besonderen Bedürfnisse von Frauen, die häufig eine (unbezahlte) Tätigkeit zuhause mit einer (bezahlten) Arbeit an einem anderen Ort vereinbaren müssen, werden von Planern bisher nicht ausreichend berücksichtigt. Hier müssen stärker die zu Wort kommen, die bisher nicht gehört werden; Nichtregierungs-Organisationen spielen dabei eine wichtige Rolle.

Strategische Perspektive

Verbesserte Chancen dank besseren Zugangs zu Verkehrsmitteln sind entscheidend für höhere Lebensqualität. Dazu müssen neue Messgrößen für Lebensqualität jenseits des Bruttoinlandsprodukts gefunden werden.

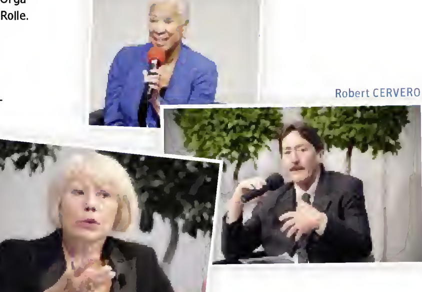
Höhere Effizienz der Verkehrssysteme kann mit mehr Lebensqualität in Einklang gebracht werden, soweit die richtigen ökonomischen Signale und gesetzt sind zur Bewertung bessere Indikatoren zur Verfügung stehen.

Für die Verkehrspolitik bedeutet dies, langfristige Entscheidungen an gleichberechtigtem Zugang und Nachhaltigkeit zu orientieren. Die Politik muss eine strategische Perspektive verfolgen, aber zugleich die Notwendigkeit räumlicher Nähe berücksichtigen und sich parallel ergebende Vorteile nutzen. Aus wirtschaftlicher Sicht führt die Subventionierung von Pkw zu erheblichen Verzerrungen zwischen den Verkehrsträgern. Die Korrektur dieses Ungleichgewichts und die Öffnung des Markts für innovative, vielfältige Verkehrsformen ist Teil effizienter Lösungen. Eine klare Vision und der Austausch mit den Nutzern sind dafür die Basis. Die Bewertung von Projekten muss bei einem Dialog mit allen betroffenen Gruppen ansetzen.

In den Worten von Geetam Tiwari: „Die wichtigste praktische Maßnahme ist die obligatorische Bereitstellung von Einrichtungen für Fußgänger und Fahrradfahrer als Teil jedes größeren Verkehrsprojekts."

„Die wichtigste praktische Maßnahme ist die obligatorische Bereitstellung von Einrichtungen für Fußgänger und Fahrradfahrer als Teil jedes größeren Verkehrsprojekts."

– Geetham Tiwari


Angela GLOVER BLACKWELL

Robert CERVERO

Ann FRYE

Mit Sicherheit!

Schutz und Respekt für Nutzer

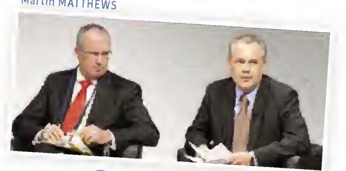
„Passagiere wollen Schutz, aber nicht durch verschwenderische und ineffiziente Systeme."

– John Hanlon

Sicherheit ist entscheidend, aber erschwert und verteuert das Reisen. Viele Teile des Verkehrssystems stellen potenzielle Ziele für Terroristen dar. Vor diesem Hintergrund analysierte die Podiumsrunde, wie unterschiedliche Ansätze im Sicherheitsbereich knappe Ressourcen optimal nutzen und verwundbare Teile des Verkehrssystems schützen können.

Die Londoner U-Bahn transportiert täglich 2,9 Millionen Fahrgäste. Ein derartiges Aufkommen physischen Kontrollen zu unterwerfen, ist unmöglich. Der Schwerpunkt liegt deshalb in der Verhinderung von Anschlägen durch Schaffung eines kontrollierten Umfelds. Dieses umfasst eine vielschichtige Sicherung, die auf Beobachtung und Interaktion mit den Fahrgästen aufbaut. **Geoff Dunmore**, Leiter Sicherheit, Network London Underground, unterstrich, dass „Sicherheit in öffentlichen Verkehrssystemen darauf beruht, nach außen aktives Management des öffentlichen Raums zu demonstrieren." Dies beinhalte „unvorhersehbare Eingriffe", die entscheidend seien, wechselnden Bedrohungen zuvorzukommen, erklärte **Marta Lestau Saenz**, Direktorin für Sicherheit der Zivilluftfahrt und Passagierschutz bei der staatlichen Agentur für Sicherheit, Spanien.





Zoltan KAZATSAY

An Flughäfen ist intelligentere Abfertigung von Passagieren der richtige Weg. **John Hanlon**, Generalsekretär der European Low Fare Airlines Association (ELFAA), wies darauf hin, dass sich Passagiere „Schutz wünschen, aber nicht durch kostenträchtige und unwirksame Systeme." Besser genutzt werden müssten die Passagierdaten: „Wir uns zu sehr auf Objekte und zu wenig auf die Menschen konzentriert", sagte **Nico Beilharz**, stellvertretender Leiter Luftsicherheit der Lufthansa.

Selektive Kontrollen

Der Schlüssel zum Erfolg ist die Anpassung der Kontrollintensität an die jeweilige Sicherheitsstufe, an das beobachtete Verhalten und an etwaige Unregelmäßigkeiten bei Personendaten. Selektive Kontrollen ermöglichen effektivere Überprüfungen und verringern die Wartedauer für jene 99,9% der Passagiere, die keine Gefahr darstellen. In einem Kontext, in dem auf Veränderungen politisch empfindlich reagiert wird, ist es jedoch nicht immer leicht, bestehende Kontrollvorgänge zu optimieren, anstatt einfach neue Maßnahmen aufzusatteln.

Martin Matthews vom Verkehrsministerium Neuseelands führte ein Beispiel an: Als Antwort auf eine versuchte Flugzeugentführung durch einen psychisch kranken Passagier wurde eine vollständige Fluggastkontrolle an allen regionalen Flughäfen vorgeschlagen. Eine gründliche Folgenabschätzung ermöglichte es der Politik, den Vorstoß – welcher abgeschiedenen Regionen wirtschaftlich geschadet, gleichzeitig aber ähnliche Anschläge nicht verhindert hätte – abzuwehren.

Diskussionsleiter **Zoltan Kazatsay**, stellvertretender Generaldirektor DG-MOVE der EU-Kommission, fasste die Herangehensweise als „Verhältnismäßigkeit auf Grundlage einer Risikoabschätzung" zusammen.

Die Notwendigkeit, sich an wandelnde Risiken anzupassen, betonte auch **Jean-Marc Suchier**, Senior Vice President Sonderfragen, Technologie und Strategie bei SAFRAN Morpho, Frankreich. „Die Maginot-Linie war vollkommen nutzlos", so Suchier, „die Menschen fühlten sich sicher, aber sie hat nicht funktioniert. Wir müssen zuerst Risiken definieren und was wir erreichen wollen." Ein zügigere, kundenfreundliche Abfertigung an Flughäfen wird nötig sein, um die wachsenden Passagierströme zu bewältigen. Neue Technologien versprechen Walk-Through-Geräte, die Bordkarten, Identität, Gepäck und Passagiere überprüfen, ohne dass letztere Kleidung ablegen müssten. Es wird keine perfekte Lösung sein, aber das heutige Sicherheitsniveau in kürzerer Zeit gewährleisten. Das Diskussion um die Ganzkörper-Scanner wird sich erübrigen, wenn künftige Technologien gefährliche Objekte und Substanzen automatisch erkennen können.

Kosten teilen

Früher trugen bei Flugzeugentführungen die Passagiere das Hauptrisiko. Die Terroristen von heute jedoch benutzen Flugzeuge als Waffen, um großflächige Schäden am Boden anzurichten und die Funktionsfähigkeit von Staaten zu stören.

Sicherheitsmaßnahmen kommen heute somit allen Bürgern zugute. Dies ist relevant für die Frage, wie Sicherheit finanziert werden soll. Die Teilung der Kosten zwischen Betreibern und Staat etwa kann helfen, den Fokus auf Kosteneffizienz und Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zu richten.

Die USA und Europa müssen sich auf ein gemeinsames Sicherheitssystem im internationalen Verkehr einigen, denn zwei unterschiedliche Systeme treiben die Kosten in die Höhe. Zweigleisigkeit erschwert zudem die Koordination mit anderen Ländern und schwächt letztlich die globale Sicherheit. In historischer Sicht wurden für neue Bedrohungen Gegenmaßnahmen stets parallel entwickelt und häufig waren sie miteinander nicht kompatibel. Deshalb, so betonte Nico Beilharz, müssten Reaktionen auf neue Gefahren eine „gemeinsame Entwicklung von Sicherheitsmaßnahmen zum Ziel haben".

„Die gemeinsame Entwicklung von Sicherheitsvorkehrungen muss das Ziel sein."

– Nico Beilharz



Geoff DUNMORE

Marta LESTAU SAENZ

Nico BEILHARZ

John HANLON

Jean-Marc SUCHIER

Eine saubere Sache

Verkehr als Faktor für Gesundheit und Umwelt

„Den Menschen im Mittelpunkt und seine Bedürfnisse zu verstehen sind die Vorraussetzungen für die Verbesserung von Mobilität und Stadtplanung."

Sind die gesellschaftlichen Erwartungen an Verkehr, Umwelt und Gesundheit miteinander unvereinbar? Trotz aller Erfolge bei der Absenkung von Emissionen bei Neuwagen ist die Luftverschmutzung in Städten weniger stark gesunken als erwartet. Moderne Verkehrssysteme schaffen Arbeitsplätze und eröffnen vielfältige Möglichkeiten. Doch aktive Formen der Bewegung wie Gehen und Radfahren wurden marginalisiert, mit negativen Gesundheitsfolgen. Dicht besiedelte Städte bieten Chancen, die Treibhausgasemissionen zu senken und aktive Mobilität zu fördern. Doch viele Menschen leben lieber außerhalb der Zentren, sodass die Vorstädte weiter wachsen. Diese Widersprüche und weitere aus derzeitigen Mobilitätsmustern resultierende Herausforderungen standen im Mittelpunkt dieses Podiums.



Städtische Gebiete bieten viel Potenzial, Treibhausgas-emissionen zu reduzieren

Unter dem Vorsitz von **Eva Molnar**, Direktorin des Bereichs Verkehr bei der UNECE, diskutierten **Lawrence Burns**, Professor an der Universität Michigan, USA; **Yasuo Hozaki**, Geschäftsführer der West Nippon Expressway Company, Japan; **Kee Yeon Hwang**, Präsident des koreanischen Instituts für Transport; Professor **Haixiao Pan** von der Tongji University, China; **Helle Søholt**, Geschäftsführerin von Gehl Architects, Dänemark; sowie **Jean-François Toussaint**, Professor für Medizin und Mitglied des Rates für öffentliche Gesundheit in Frankreich, über umweltpolitische und gesundheitliche Folgen der Verkehrsentwicklung.

Städte für Menschen

Mit steigendem Wohlstand wird individuelle motorisierte Mobilität eine fast unwiderstehliche Option. In vielen Städten ist deshalb im vergangenen Jahrzehnt der Anteil des ÖPNV wie des nicht-motorisierten Verkehrs gesunken. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Gesundheit – etwa durch Feinstaub und eine bewegungsarme Lebensweise – wie auch auf Verkehrsdichte und die Umwelt. Gleichzeitig jedoch gibt es derzeit den gesellschaftlichen Wunsch nach mehr Umweltqualität und besserer Gesundheit.

Den Menschen in den Mittelpunkt zu stellen und die Bedürfnisse der Bürger zu verstehen ist die Grundvoraussetzung, um Mobilität und Stadtentwicklung zu optimieren. Jahrzehntelang hat die Verkehrsplanung wenig attraktive Stadtlandschaften hervorgebracht. Hier ist ein Paradigmenwechsel notwendig: In „Städten für Menschen" richten sich die Mobilitätsangebote an den Lebensweisen aus und sind nicht mehr Selbstzweck. Autoverkehr sollte Städten nicht zu Lasten der dort lebenden Menschen aufgedrängt werden.



Verkehrsmanagement-Technologien ermöglichen heute persönliche Bewegungsfreiheit und reduzieren gleichzeitig negative Nebeneffekte. Der Transport von Waren kann mit Hilfe moderner Technologien ebenfalls optimiert werden.

Erhebliche Möglichkeiten, Städte nachhaltiger und gesünder zu machen, bieten Gehen und Radfahren. Die Vorteile für die körperliche und psychische Gesundheit jedes einzelnen wiegen hier deutlich die verstärkte Aufnahme von Emissionen oder mögliche Sicherheitsrisiken auf. Aktive Mobilität zu fördern bedarf jedoch einer neuen Herangehensweise, nicht zuletzt mit Blick auf die Raumplanung. So wurden etwa in der koreanischen Hauptstadt Seoul erfolgreich erhöht verlaufende Radwege eingeführt. Allerdings ging diese mit einer Debatte über die Vor- und Nachteile getrennter oder gemeinsam genutzter Verkehrswege einher.

Lebensqualität messen

Um die Lebensqualität von Städten zu messen, sind neue Indikatoren sind notwendig. Im Mittelpunkt sollten das Wohlbefinden der Menschen und die Abwägung von Kosten und Nutzen aktiver Mobilität stehen. Um die Verkehrssysteme besser an tatsächliche Bedürfnissen anzupassen, brauchen wir ein genaueres Verständnis des Nutzerverhaltens – schließlich werden die Maßnahmen von heute die Gestalt unserer Städte für Jahrzehnte prägen. Es gilt jetzt zu handeln, doch Städte in aller Welt stehen vor einer Vielzahl von Problemen, ohne dass es für alle passende Lösungen gäbe. Die Mobilität der Zukunft wird eine Kombination von innovativer Stadtentwicklung, neuen Technologien und Anreizen zur Förderung von Gehen und Radfahren erfordern.

„Neue Indikatoren sind notwendig, um die Lebensqualität der Städte zu messen.“



Im Anschluss an die Rede des Ökonomen Jeffrey Sachs befassten sich die Minister mit den Bedürfnissen der Nutzer als Herausforderung. Inwieweit Politik und Planung verbessert werden müssen, um Gesellschaften lebenswerter und nachhaltiger zu gestalten, wurde mit Blick auf Passagier- wie Güterverkehr debattiert.



Was muss getan werden?

„Wir stehen vor einer gewaltigen Herausforderung"



Jeffrey SACHS,
Direktor, The Earth Institute,
Columbia University,
Vereinigte Staaten

Jeffrey Sachs über Mobilität für eine Welt mit neun Milliarden Menschen

In den vergangenen drei Tagen bin ich in Abuja und Lagos in Nigeria, in Atlanta, New York, Frankfurt und Leipzig gewesen. Alle Reisen verliefen reibungslos und ohne Verspätung oder Probleme. Eine großartige Errungenschaft: Moderne Verkehrssysteme können jährlich fünf Milliarden Flugpassagiere und unvorstellbare Frachtmengen um die ganze Welt befördern. Transport ist das Rückgrat der Weltwirtschaft. Seine Bedeutung für die Gesellschaft kann nicht hoch genug eingeschätzt werden – Transport prägt die ökonomischen Aktivitäten. Wer keine Beförderungsmöglichkeiten hat, lebt oft in extremer Armut, wie in manchen der Dörfer, in denen ich in Afrika arbeite.

In Adam Smiths großartigem Buch „Der Wohlstand der Nationen" wird Verkehr auf so gut wie jeder Seite erwähnt.



Jeffrey SACHS erinnert an die bevorstehenden Herausforderungen

Es war bekanntlich Smith, der meinte, dass die Entdeckung Amerikas und der Seepassage nach Indien und Südostasien um das Kap der Guten Hoffnung die zwei wichtigsten Ereignisse der Geschichte gewesen seien. Im Grunde vereinte der Verkehr die Welt und schuf die globale Ära. Jeder Meilenstein der Globalisierung seit den 1490er Jahren wurde durch bahnbrechende Errungenschaften im Verkehrsbereich möglich: durch hochseetaugliche Schiffe im 15. Jahrhundert, Ozeandampfer und das Telegrafenwesen im 19. Jahrhundert und schließlich Containerschiffe und das digitale Zeitalter in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Ohne diese Fortschritte im Verkehrssektor wären der Aufstieg Asiens, die grundlegenden Veränderungen in der Weltwirtschaft hin zu einem Ausgleich zwischen Ost und West und eine rasche Annäherung der Entwicklungsländer unvorstellbar. Verkehr hat dies ermöglicht. Verkehr ist das Kernstück dessen, was die Weltwirtschaft vernetzt und produktiv macht.

Das Problem der Größe

Wenn alles so gut funktioniert – wo liegt dann das Problem? Das Problem hat verschiedene Ebenen, die alle mit den Größenordnungen zu tun haben. Zum einen bevölkern heute sieben Milliarden Menschen unseren Planeten. Mitte Mitte dieses Jahrhunderts werden es neun Milliarden sein. Wir stehen vor einer gewaltigen Herausforderung, unsere Infrastruktur, auch im Verkehr, für eine Bevölkerung von neun Milliarden auszubauen.



Unsere Verkehrssysteme müssen wachsenden Bedarf decken

Zum anderen leben wir im Zeitalter einer beispiellosen Urbanisierung. China erlebt gegenwärtig die rasanteste Verstädterung der Weltgeschichte. Die Art und Weise, wie die Chinesen dies bewältigen, wird beträchtliche Auswirkungen auf ihre Lebensqualität in diesem gesamten Jahrhundert haben – und auf den Rest der Welt auch. Es gibt heute rund 100 Millionen Leichtfahrzeuge in China. Das Land hat die USA als weltweit größter Automobilmarkt überholt. Um die Autodichte der USA zu erreichen, müsste in China in den kommenden Jahrzehnten noch eine Milliarde Fahrzeuge hinzukommen. Dadurch würde sich die Zahl der Autos weltweit mehr als verdoppeln.

Ein dritter Aspekt: Das Funktionieren weiter Teile unseres Verkehrssystems basiert auf Erdöl. Wir befinden uns aber im Zeitalter des „Peak Oil". Der Anstieg des Ölpreises auf etwa 110 US-Dollar pro Barrel in den vergangenen Jahren ist ein Zeichen für die dauerhafte Verknappung von Öl. Diese zu bewältigen ist eine neue Herausforderung, denn das gesamte Zeitalter des modernen Wirtschaftswachstums bis heute ist eine Ära fossiler Brennstoffe.

Das Zeitalter der Instabilität

Der vierte Punkt ist die Verknappung der Umweltressourcen, die den Verbrauch fossiler Brennstoffe ausgleichen können. Wir haben bereits 390 ppm CO_2 in der Atmosphäre. Führende Wissenschaftler gehen davon aus, dass 350 ppm der Grenzwert ist, dessen Überschreitung das globale Klima ernsthaft schädigen wird. Wir befinden uns also bereits in der Phase der Instabilität.

„Im 21. Jahrhundert müssen grundlegende Veränderungen stattfinden."



Jeffrey **SACHS**: „Business as usual' ist keine Option mehr"

„Wir brauchen ein neues nachhaltiges Konzept, Massenverkehr, eine hohe Verkehrsdichte sowie viel Fußverkehr für eine sichere und qualitativ hochwertige städtische Umwelt."

Die globale Verkehrsinfrastruktur mag in gewissem Sinne wie ein Wunder wirken: Sie befördert Milliarden von Menschen und riesige Mengen Fracht effizient und sicher zu relativ niedrigen Kosten. Aber wir können nicht einfach so weitermachen. Im 21. Jahrhundert müssen grundlegende Veränderungen stattfinden.

Diese Veränderungen bieten allerdings auch großartige Chancen. Erstens für einen Neuanfang in Stadtplanung und Städtebau. Milliarden von Menschen werden in den kommenden Jahrzehnten in urbane Regionen ziehen. Die Fehler der Vergangenheit wie Zersiedelung und Fixierung auf das Auto sollten nicht wiederholt werden. Wir brauchen neue, nachhaltige Architektur und Massenverkehrsmittel, räumliche Verdichtung und viel mehr Fußgänger um sichere und hochwertige städtische Umfelder zu schaffen.

Bahnbrechende Neuerungen

Zweitens kommt dazu die Verschmelzung unterschiedlicher Technologien. Transport und Kommunikation haben sich schon immer ergänzt. Zusammengedacht, schaffen das digitale Zeitalter, die erneuerbaren Energien und neue Transporttechnologien Möglichkeiten für bahnbrechende Innovationen.

Dabei geht es nicht nur um Elektrofahrzeuge. Es geht um intelligentere Verkehrssteuerung und leichtere, sicherere Stadtfahrzeuge, die nachhaltige Energien nutzen.

An dritter Stelle der Chancen steht der Aufbau einer neuen Infrastruktur, wo sie bisher nicht existiert. Afrika ist heute ein Kontinent mit einer Milliarde Menschen. Mitte dieses Jahrhunderts werden es zwei Milliarden sein. Dort muss zum ersten Mal eine Infrastruktur aufgebaut werden. Gleichermaßen können Infrastrukturinvestitionen in Zentralasien China und Europa enger zusammenbringen, einschließlich besserer Einbeziehung des Nahen Ostens, Nordafrikas und des Mittelmeerraums. Und all dieses muss mit dem Übergang zu einer karbonfreien Produktionsweise in Einklang gebracht werden.

Sie, als Minister, haben eine gewaltige Aufgabe vor sich. Es ist eine Aufgabe, der man nicht ausweichen kann „Business as usual" ist keine Option mehr. All dies erfordert einen neuen Ansatz der Nachhaltigkeit als grundlegendes Organisationsprinzip. Im Hinblick auf die Entwicklung des benötigten Politikansatzes scheint Europa anderen voraus zu sein. Als einzige Region hat es einen ganzheitlichen, politisch wie technischen Ansatz entwickelt. Die Europäer betrachten Nachhaltigkeit, CO_2-Ausstoß, Klimawandel und Lebensqualität gemeinsam. Ihre Erfahrungen müssen nun möglichst vielen zugute kommen.

„Wir müssen uns vernetzen"

Schließlich ist da noch die Frage nach den politischen Institutionen und der Regulierung. Das ist deshalb eine enorme Herausforderung, weil das Verkehrswesen mit der Gesundheitspolitik, der Energieversorgung und der Raumordnung so eng verknüpft ist. Verkehr ist keine Technologie, auch kein Instrument, sondern ein komplexes System. Es braucht Forschung, Entwicklung und öffentliche Akzeptanz.

Vor dem Hintergrund zunehmend komplexer Herausforderungen brauchen wir deshalb eine extrem intensive Vernetzung von Universitäten, Industrie, Zivilgesellschaft und Regierung. Die Technologien des 20. Jahrhunderts halten uns im Würgegriff, zu einer Zeit, in der wir uns entschlossen Lösungen für das 21. Jahrhundert zuwenden müssten. Ich hoffe, dass Sie mithelfen werden, einen Wandel herbeizuführen.

„Die Technologien des 20. Jahrhunderts halten uns im Würgegriff."



Globale Verkehrsnetzwerke werden immer komplexer.

Der Mensch im Mittelpunkt von Politik und Planung

Teil 1 – Personenverkehr

„Der Versuch, die Verstädterung zurückzuhalten, ist weder möglich noch wünschenswert, aber er muss trotzdem angegangen werden."

– Hongfeng Gao

Wie lässt sich der effektive Nutzen des Personenindividualverkehrs erhöhen? Was sind die Aufgaben, die sich dabei Unternehmen, Regierungen und Privatpersonen stellen? Was ist mit den Kosten und möglichen Abwägungen mit anderen Gütern? Sind neue Strukturen notwendig, damit die Entscheider Menschen und ihre Bedürfnisse bei der Planung und Bereitstellung von Verkehrsangeboten besser berücksichtigen können? Diese Fragen standen im Mittelpunkt der Diskussion zum Thema Personenverkehr, die der ehemalige britische Verkehrsminister und heutige Journalist **Michael Portillo** moderierte.

Der chinesische Vizeminister für Transport, **Hongfeng Gao**, machte in seiner Eröffnung deutlich, dass internationale Kooperation wie sie das Weltverkehrsforum verkörpere, sehr nützlich seien und betonte das chinesische Interesse an einer Mitgliedschaft.

Die Infrastruktur in China entwickelt sich äußerst rasant. Allerdings hat China Schwierigkeiten, der wachsenden Nachfrage in einer geregelten, nachhaltigen Weise gerecht zu werden.

So wird es nicht möglich sein, jedem Chinesen ein eigenes Auto zu ermöglichen, wie es in den USA und in Europa der Fall ist. Die Verstädterung zurückzudrängen ist weder möglich noch wünschenswert, aber sie muss kontrolliert ablaufen, wozu öffentliche Verkehrsmittel kurzfristig bereitgestellt werden müssen. Gerade in diesem Bereich sieht China die Chance, von Europa zu lernen.

Sinkender Anteil

Die Renaissance des Eisenbahnsystems in Spanien in den vergangenen 20 Jahren ist ein Beispiel für eine erfolgreiche europäische Entwicklung, legte **Teófilo Serrano Beltrán**, Präsident von RENFE, dar. Sorge um die Umwelt und die Stauproblematik begünstigen Investitionen in zuverlässige, schnelle und regelmäßig verkehrende Zugverbindungen für Pendler. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid-Sevilla etwa transportiert mehr Fahrgäste als Auto- und Flugzeugverkehr zusammen. Spanien hat sein Bahnnetz trotz Widerstands durch einschlägige Interessengruppen weiter ausgebaut. Heute ist es der Schlüssel zu einem nachhaltigen Verkehrssystem.



Teófilo SERRANO BELTRÁN

Hongfeng GAO

Helle SØHOLT

Rainer OHLER



Hochkarätige Experten diskutieren die Zukunft des Passagierverkehrs

Diese Ansicht teilt **Alain Flausch**, Präsident der International Association of Public Transport (UITP). Flausch präsentierte die Ergebnisse einer von der UITP durchgeführten Studie die zeigt, dass bei Fortschreibung der derzeitigen Bedingungen bis 2025 ein Anstieg der Mobilität und Emissionen um etwa 50% zu erwarten sein wird. Dass dabei der Anteil des öffentlichen Verkehrs sinkt, ist mit Blick auf die erwünschte Nachhaltigkeit eine schlechte Nachricht.

Die UITP verfolgt daher das Ziel, den Anteil des öffentlichen Verkehrs bis 2025 von 16 auf 32% zu erhöhen. Dies allerdings erfordert neues Denken im ÖPNV, mit einer stärkeren Betonung von Servicequalität und aus Erlösen finanziertem Wachstum. Dieser Wandel erfordert zudem einen stabilen gesetzlichen Rahmen und eine klare, auf nationaler Ebene festgelegte Strategie.

Raumbedarf

Skepsis mit Blick auf die Rolle des ÖPNV bei der Durchsetzung nachhaltiger Mobilität zeigte die dänische Architektin **Helle Søholt**, Gründungspartnerin von Jan Gehl Architects. Wenn Städte für die Menschen da seien und der Zugang zu Mobilität für alle gewährleistet sein soll, dann dürfe im Mittelpunkt ihrer Weiterentwicklung nicht der Transit stehen, sondern der Mensch.

Für die Gestaltung des öffentlichen Raums liegt die Betonung dann aber auf der Notwendigkeit, die Präsenz von Menschen einzubeziehen – und damit, nicht-motorisierte Verkehrsformen in den Blick zu nehmen. Dieser Ansatz legt den Schwerpunkt auf Nähe und nicht nur auf Dichte.

Stadtplanung, so Søholt, muss immer beim Menschen ansetzen und nicht beim Verkehr. Mit den Herausforderungen für Fernreisende sowie dem erwarteten Anstieg von Flugreisen beschäftigte sich **Rainer Ohler**, Vize-Präsident für öffentliche Angelegenheiten und Kommunikation bei Airbus.

Die Luftfahrt ist nach wie vor eine recht junge Verkehrsform; die jetzige Generation ist die erste, für die Fliegen zur Routine geworden ist. Rund 80% des potenziellen globalen Marktes sind immer noch in der Entwicklung. Umfragen belegen, dass Passagiere davon ausgehen, in Zukunft noch mehr zu fliegen, aber ökologischer, schneller und komfortabler. Es werden also noch mehr Flugzeuge benötigt.

Die notwendigen Investitionen erfordern die Unterstützung durch Regierungen bei der Forschung und Entwicklung. Damit die Auswirkungen auf die Umwelt begrenzt bleiben, sind mehrere Ansätze erforderlich, wie neue Technologien, eine verbesserte Regulierung wie das Single European Sky-Projekt, der Einsatz von Biokraftstoffen und Handel mit Emissionsrechten – solange sie wettbewerbsneutral bleiben.


Jeffrey SACHS

Alain FLAUSCH

Der Mensch im Mittelpunkt von Politik und Planung

Teil 2 – Gütertransport

Güterverkehr treibt die Wirtschaft an und hilft, gleiche Lebensbedingungen sicherzustellen. Der Frachtsektor ist zudem ein wichtiger Arbeitgeber. Höhere Produktivität hat zu immer niedrigeren Transportkosten geführt und so die physische Funktionsweise der Wirtschaft dauerhaft verändert. Die Containerisierung hat die Stückkosten gesenkt, den Treibstoffverbrauch reduziert und die Umweltbelastung verringert.

Es existiert gleichwohl ein Spannungsverhältnis zwischen der Nachfrage nach Gütertransporten und dem gesellschaftlichen Wunsch nach hoher Umweltqualität. Der Frachtverkehr werde weiter ansteigen, betonte Bundesverkehrsminister **Peter Ramsauer**, allein in Deutschland um etwa 70% bis 2025. Der Straßenverkehr wird um rund 85%, der Transitverkehr sogar um 150% zunehmen. Für Deutschland als Transitland hat dies erhebliche Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Emissionen.



Minister und Experten diskutieren Szenarien für den Güterverkehr

Die steigende Produktivität hat längere Lieferketten möglich gemacht. Diese sind jedoch zunehmend komplexer und damit auch anfälliger. FIATA-Präsident **Jean-Claude Delen** bemerkte, dass ein Gut nur dann gut sei, wenn es auch geliefert werde. Doch den Lieferketten drohten durch Staus und andere Engpässe Unzuverlässigkeit. Dadurch wachse die Bedeutung von Zusammenarbeit und Optimierung auf allen Ebenen.

Von der Straße auf die Schiene

Bei der Bewältigung künftiger Herausforderungen spielt die Politik eine Schlüsselrolle. Minister Ramsauer argumentierte, die Regierungen sollten den Anstieg des Straßengüterverkehrs begrenzen und Fracht auf Schiene und Wasser verlagern.

Der stellvertretende US-Minister für Transport **John Porcari** teilte diese Einschätzung. Um CO_2-Emissionen zu senken, sollten Güter möglichst lange auf dem Wasser oder der Schiene gehalten werden und Lkw erst auf „der letzten Meile" zum Einsatz kommen. Regierungen können diesen Prozess durch Prioritätensetzung bei der Finanzierung von Projekten unterstützen. Unternehmen ihrerseits müssten sich verstärkt als Anbieter innerhalb dieses Rahmens positionieren.

Jean-Claude Delen erinnerte daran, dass Logistikunternehmen großen Wert auf Flexibilität legen und die jeweils wirtschaftlichste Transportart wählen. In Europa haben Spediteure den Schienenverkehr stärker zu nutzen versucht, doch gibt es Probleme mit der Zuverlässigkeit und fehlenden Wettbewerb. Aus Delens Sicht sollte die Politik Überregulierung abbauen und Vereinfachung fördern.



In den USA ist der Frachtverkehr auf der Schiene vergleichsweise erfolgreich, was auf Deregulierung zurückzuführen sei. Im Moment liegt der Schwerpunkt darauf, Engpässe zu beseitigen und die Passagierkapazitäten zu erhöhen. Die US-Regierung fördere vorrangig Infrastrukturprojekte, die sowohl dem Personen- wie auch dem Güterverkehr zugute kommen, so John Porcari.

Der ukrainische Vize-Ministerpräsident für Infrastruktur, **Boris Koleshnikov**, illustrierte das Potenzial der Bahn: Das Schienennetz der Ukraine umfasst 22 000 Kilometer, wovon weniger als die Hälfte elektrifiziert ist. Pläne, weitere 5000 Kilometer zu elektrifizieren, könnten die CO_2-Emissionen der Bahn um 45% senken.

Problem Piraterie

Auch die Schifffahrt bietet Potenziale zur Senkung von CO_2-Emissionen. Die Internationale Schifffahrtsorganisation (IMO) hat kürzlich den Energy Efficiency Design Index für neue Schiffe als Standard für Energieverbrauch eingeführt. Dieser könnte die Kraftstoffeffizienz um 20 bis 25% verbessern, wie **Michael Parker vom** Direktorium der International Chamber of Shipping berichtete.

Da jedoch alte Schiffe nur langsam ersetzt werden, könne die Einführung zwischen 40 und 50 Jahre dauern.

Große Schwierigkeiten verursacht die Sicherung der internationalen Lieferketten. Viele Transportwege sind anfällig für Terroristen und Kriminelle, so dass die Kosten für Sicherheit steigen. Alle Teilnehmer teilten die Sorge für die Sicherheit der internationalen Schifffahrt. Laut Michael Parker werden derzeit rund 600 Seeleute von Piraten gefangen gehalten. Gegenmaßnahmen greifen nicht, weil die Piraten schneller agieren als die internationale Gemeinschaft. Nur wenige Länder gehen strafrechtlich gegen Piraten vor. Der Einsatz von Militär sei ein Weg die Symptome zu bekämpfen, so die Schlussfolgerung von Minister Ramsauer, das Problem Piraterie müsse letztlich aber an der Wurzel angegangen werden.

„Überregulierung abbauen und Vereinfachung fördern."

– Jean-Claude Delen

Lebenswerte und nachhaltige Gesellschaften schaffen

Was bedeutet „nachhaltig" und was macht eine „lebenswerte" Gesellschaft aus? Welche kreativen Lösungen hat der Verkehrssektor für diese Ziele? Einleitend betonte Moderator **Nik Gowing**, der Begriff „lebenswert" verschmelze gesellschaftliche Ziele wie anspruchsvolle Beschäftigung, bezahlbares Wohnen, sichere Straßen und ein attraktives Umfeld. Diese Konzepte seien jedoch interpretationsfähig, merkte **B.K. Chaturvedi**, Mitglied des indischen Plankomission, an. In Indien etwa bedeute „lebenswert" mit Blick auf Verkehr gerade in ländlichen Gegenden häufig schon Zugang zu einer befestigten Straße oder zu einer Bahnlinie, oder die Möglichkeit, ein Motorrad und später ein Auto zu kaufen.

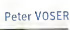
Ganz anders Lichtenstein, dessen wohl-habende Bevölkerung sich in den nächsten neun Jahren verdoppeln dürfte. Hier heißt lebenswert, eine auf das Auto fokussierte Mobilität hinter sich zu lassen und den öffentlichen Nahverkehr und Soft Mobility zu entwickeln, wie Liechtensteins stellvertretender Ministerpräsident **Martin Meyer** erläuterte. **Peter Voser**, CEO von Royal Dutch Shell, warnte vor der Herausforderung, die massenhafter Autobesitz mit sich bringe. Gewaltige Anstrengungen werden notwendig sein, um insbesondere urbane Mobilität zu lenken.

Bis 2050 werden 75% der dann neun Milliarden Menschen in Städten leben und die Umwelt auf globaler wie lokaler Ebene schwerstens belasten, wenn sie alle motorisiert wären.

Der Präsident des deutschen Verbandes der Automobilindustrie (VDA), **Matthias Wissmann**, zeigte sich optimistisch angesichts der Fortschritte bei der Entwicklung effizienterer und umweltfreundlicherer Fahrzeuge. Die zügige Einführung neuer Technologien und die Verkleinerung der Motoren haben in allen Marktsegmenten in Europa zu mehr Effizienz geführt. Das Potenzial des Verbrennungsmotors sei nicht ausgeschöpft; immer effizientere Fahrzeuge werden weiterhin zur CO_2-Reduktion beitragen. Wissmann gestand zu, dass der innerstädtische Verkehr künftig vielfältigere Lösungen verlangt und Autos nur ein Teil davon sind.

„Der innerstädtische Verkehr verlangt künftig vielfältigere Lösungen, und Autos werden nur ein Teil davon sein."

– Matthias Wissmann


Peter VOSER






B.K. CHATURVEDI


Jan KUBIŠ

Ungenutzte Kapazitäten

Die massenhafte Motorisierung erfordert neue Energiequellen für den Verkehr. Für **Henry Li** von BYD Auto (China) sind Elektrofahrzeuge eine naheliegende Lösung. Durch das Verlagern von Emissionen in nicht-städtische Regionen können Elektroautos Verschmutzung verringern und die Luftqualität verbessern. Zwar gehe auch die Stromerzeugung mit Emissionen einher – nicht zuletzt in China, wo Kohlekraftwerke dominieren. Chinesen allerdings sehen in Luftverschmutzung eine akutere Bedrohung als im Klimawandel. Die hohen Kosten batteriebetriebener E-Autos bedeuten, dass die Entwicklung (und Subventionierung) von E-Fahrzeugen für intensive Nutzungen am sinnvollsten ist. Städtische Busse und Taxis eignen sich besonders für eine Elektrifizierung, da sie 30 beziehungsweise 10 Privatautos ersetzen.


Henry LI





Eine angeregte Debatte gab es darüber, wie Nachhaltigkeit erreicht werden kann

Andere Diskutanten betonten die Notwendigkeit, die Emissionen verschiedener Energieträger und Verkehrstechnologien über den gesamten Lebenszyklus zu bewerten. Ökobilanzen seien nach wie vor nicht die Regel. Biokraftstoffe bieten ein gutes Beispiel für die Probleme beim Wechsel zu diversifizierten Energieträgern: Während die Treibhausgasbilanz einiger Biokraftstoffe bekannt ist, lässt sie sich für andere nur schwer zu berechnen – insbesondere für Faktoren wie indirekte Boden- und Wassernutzung. Peter Voser von Shell riet, neben Elektrizität und Biokraftstoff ein Auge auf andere aufkommende Energieträger zu richten. Schiefergas etwa habe das Potenzial, die relativen Energiepreise zum Nachteil von Biokraftstoffen und Strom aus erneuerbaren Energien zu beeinflussen.



Robin CHASE



Matthias WISSMANN



Martin MEYER



Ist Carsharing die Zukunft?

„Das Auto der Zukunft ist ein miteinander geteiltes Auto.“

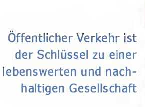
– Robin Chase

Robin Chase, CEO von Buzzcar, forderte kreativere Ansätze. „Das Auto der Zukunft ist ein miteinander geteiltes Auto“, erklärte Chase. Ein Großteil der Kraftfahrzeuge bliebe die meiste Zeit des Tages ungenutzt. So macht es Sinn, die Dienstleistung des Fahrens vom Auto selbst zu trennen. Die enormen, nicht benötigten Kapazitäten zu nutzen, sei ein offenkundiger Schritt nach vorn. Kommerzielles Carsharing (im Gegensatz zum Carpooling) ermöglicht es Stadtbewohnern, auf ein Auto zurückzugreifen, wenn es wirklich Sinn macht – und ansonsten den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen, zu Fuß zu gehen oder Rad zu fahren. Informelles Carsharing unter Gleichgesinnten über das Internet geht genau von dieser Prämisse aus. Die neu entstehenden Webangebote können die Zahl der Mobilitätsoptionen vervielfachen und so die Kfz-Nutzung reduzieren, ohne den Zugang zu Autos – und damit die Mobilität insgesamt – zu beschränken. Dies, so Chase, schaffe eine Win-Win-Situation für die Gesellschaft und ein insbesondere für wirtschaftlich aufstrebende Länder interessantes Modell – nicht zuletzt, weil Carsharing-Nutzer so Zugang zu prestigeträchtigen Wagen bekämen, ohne sie gleich kaufen zu müssen.

Sauber, aber im Weg

Selbst eine emissionsfreie Fahrzeugflotte jedoch nimmt anderen Stadtbewohnern Platz weg, trägt zu Staus bei und verursacht Unfälle mit Verletzungen und Todesopfern. **Jan Kubiš**, Exekutivsekretär von UNECE, beobachtet eine Abkoppelung zwischen den Aspekten Nachhaltigkeit und Lebensqualität. Die Balance zwischen dem Einsatz von Ressourcen für den Verkehr und für die Schaffung von Räumen für die Menschen müsse in urbanen Zentren besser ausbalanciert werden. Dies erfordere zielgerichtete Maßnahmen auf lange Sicht, die kurzfristige politischen Ausschläge überdauert. Kreative Beiträge von Wirtschaft und Politik seien nötig, um Hindernisse abzubauen und die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen.





Öffentlicher Verkehr ist der Schlüssel zu einer lebenswerten und nachhaltigen Gesellschaft

Mehr Sicherheit im Verkehr

Verkehrsunfälle sind die Haupttodesursache für junge Menschen weltweit. Fast 1,3 Millionen Menschen sterben jährlich im Straßenverkehr, zwischen 20 und 50 Millionen werden ernsthaft verletzt. Obwohl Sicherheit für Verkehrsanbieter eine absolute Priorität ist, fordern Unfälle immer noch viel zu viele Opfer. Daher haben die Vereinten Nationen im Mai 2011 die Dekade für Sicherheit im Straßenverkehr ausgerufen, mit dem Ziel, die gemeinsamen Anstrengungen aller Beteiligten zu verdoppeln.

Unfälle im Luftverkehr, in der Schifffahrt und im Schienenverkehr sind wesentlich seltener, wenngleich ebenfalls noch zu häufig. Doch der „Safe Systems"-Ansatz ist bei diesen Verkehrsträgern besser umgesetzt als im Straßenverkehr. Nun allerdings wird er zunehmend auch auf der Straße Grundlage für zukunftsweisende Maßnahmen und das langfristige Ziel der vollständigen Verhinderung von Todesfällen und schweren Verletzungen. Die Verantwortung dafür, das gesamte System sicher zu machen, obliegt Planern, Betreibern und Nutzern gleichermaßen.

Schweden legte 1997 mit der Initiative „Vision Zero" den Grundstein für dieses ehrgeizige Ziel. 2010 gelang es, die Zahl der Verkehrstoten auf 2,8 pro 100 000 Menschen und damit den niedrigsten Wert aller Zeiten zu drücken. Der neue Ansatz habe zu einem Umdenken bei allen Beteiligten geführt und ihren Ehrgeiz geweckt, erläuterte Ministerin Catharina **Elmsäter-Swärd**. „Vision Zero" lässt sich auf alle Länder übertragen, unabhängig von ihrem Entwicklungsstand. So hat die Road Safety Collaboration Partnership der Vereinten Nationen einen globalen Plan zur Unterstützung der UN-Dekade entwickelt.

„Am schwierigsten ist die Änderung im Verhalten und Denken von Verkehrsteilnehmern."

– Karim Ghellab



Verkehrssicherheit muss in den Köpfen der Menschen verankert sein

„Etwas mag wenig populär sein, wirkt sich aber positiv auf die öffentliche Gesundheit aus."

– Thierry Mariani

Er umfasst Richtlinien für die Umsetzung des „Safe Systems"-Ansatzes und soll die Zahl der Verkehrsopfer zunächst stabilisieren und schließlich senken – insbesondere in Ländern mit geringem und mittlerem Einkommen, die 90% der Opfer zu beklagen haben. Die Umsetzung jedoch ist eine Frage des politischen Willens, wie **Etienne Krug** von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) hervorhob.

Sicherheit verbessern

Oberste Priorität besitzt die Schaffung der institutionellen Voraussetzungen, um Straßenverkehrssicherheit zu gewährleisten. Dazu gehört ein gesetzlicher Rahmen ebenso wie klare institutionelle Verantwortung, sagte **José Luis Irigoyen**, Direktor für Transport bei der Weltbank. Die Schlüsselmaßnahmen seien Helmpflicht, Gurtpflicht, Kindersitze, Verhinderung von Fahrten unter Alkoholeinfluss und von Geschwindigkeitsübertretungen – grundlegende Regeln, die jedoch nur in 15% der Länder weltweit Gesetz seien.

Marokko, wo das Risiko im Straßenverkehr zu Tode zu kommen rund 15-mal höher liegt als in Frankreich, hat in jüngster Zeit dramatische Fortschritte erzielt, wie **Karim Ghellab,** Minister für Verkehr und Infrastruktur, erläuterte. So hat das Land 2010 den Einsatz von Kameras zur Geschwindigkeitsüberwachung und ein Punktesystem für Führerscheine gesetzlich geregelt. Das Ergebnis: 20% weniger Todesopfer im Straßenverkehr im ersten Quartal 2011. „Die Finanzierung ist das wichtigste", erklärte Minister Ghellab. „Am schwierigsten ist die Veränderung im Verhalten und im Denken von Verkehrsteilnehmern – dafür bedarf es geeigneter gesetzlicher Regeln." Konsequente Anwendung der Gesetze ist nötig, um Verhalten zu ändern. „Das mag wenig populär sein, wirkt sich aber positiv auf die öffentliche Gesundheit aus", unterstrich der französische Verkehrsminister **Thierry Mariani**.



José Luis IRIGOYEN

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Etienne KRUG

Thierry MARIANI


Karim GHELLAB
Igor LEVITIN
Catherine KING

So hat Frankreich als Reaktion auf einen 14%-igen Anstieg bei Verkehrstoten Anfang 2011 die Geschwindigkeitskontrollen per Kameras verschärft. Der Einsatz solcher Technologien garantiert überdies Objektivität und verhindert Korruption. José Luis Irigoyen wies in diesem Zusammenhang auf die Notwendigkeit hin, die Kultur innerhalb der Polizei zu verändern. Das neu geschaffene Polizeinetzwerk ROADPOL biete Chancen zur Verbesserung der Polizeiarbeit.

Der nächste Schritt

Im Interesse der Gleichheit ist auch eine Harmonierung der Regelungen über Ländergrenzen hinweg. Russlands Verkehrsminister **Igor Levitin** forderte mehr einheitliche Standards für den Güterverkehr. Russland wie Frankreich sind Transitländer, und so plädierte Thierry Mariani dafür, die überfällige Europäische Direktive für grenzüberschreitende Ahndung von Geschwindigkeitsübertretungen und Verkehrsvergehen in Kraft zu setzen. In Frankreich werden in den Sommermonaten 25% der Geschwindigkeitsvergehen von ausländischen Fahrern begangen, die den automatisierten Radarkontrollen entgehen. Neue Technologien bieten große Chancen zur Schaffung sicherer Straßen; sie seien „der nächste Schritt", erklärte Catharina Elmsäter-Swärd. Ihre Einführung kann durch politische Maßnahmen beschleunigt werden. Die australische Staatssekretärin für Infrastruktur und Transport, **Catherine King**, führte als Beispiel die elektronischen Stabilitätskontrolle an, die in Australien ab November 2011 für Neuwagen vorgeschrieben ist und Leben retten wird. Auch automatisierte Radarkontrollen sind in vielen Ländern äußerst wirkungsvoll. Ihre Effektivität müsse besonders herausgestellt werden, so King, auch um „das Vorurteil zu zerstreuen, Verkehrskameras seien nur Geldschneiderei".

Die Publikumsfrage, ob mehr Sicherheit im Straßenverkehr nicht letztlich die Verlagerung auf sicherere Verkehrsträger impliziere, beantworte das Panel einhellig: Fahrradfahren, Gehen und die stärkere Nutzung der Öffentlichen Nahverkehrs tragen zu einem effizienteren und sichereren Verkehrssystem bei. Doch auch künftig werden Menschen weiter Auto fahren.

„Man muss das Vorurteil zerstreuen, dass Verkehrskameras nur Geldschneiderei sind."

– Catherine King


Angeregte Diskussion über „best practices" in der Verkehrssicherheit

eSafety Challenge

Innovative Sicherheitstechnologien im Einsatz

Die anfänglichen Fortschritte bei der Verkehrssicherheit basierten auf simplen mechanischen Hilfen, wie etwa dem Dreipunktgurt, der geknickten Lenksäule oder der Kopfstütze. Innovationen jüngeren Datums, allen voran der Airbag, funktionieren durch eine Kombination aus mechanischen Elementen und elektronischen Komponenten.

Weitere Fortschritte in der Verkehrssicherheit werden zunehmend durch rein elektronische Hilfen in Fahrzeugen ermöglicht. Viele davon sollen nicht so sehr die Folgen eines Unfalls begrenzen, sondern Zusammenstöße von vornherein verhindern helfen, indem sie den Fahrer unterstützen und ihm in Gefahrensituationen sogar bestimmte Aufgaben abnehmen. So leisten diese elektronischen Helfer nicht nur einen Beitrag zum Schutz von Menschenleben, sondern verhindern zudem materielle Schäden.



Bei einer breiten Markteinführung haben solche Hilfsmittel das Potenzial, viele Menschenleben zu retten. Dank des eSafety-Challenge-Konsortiums hatten Minister und VIPs in Leipzig am zweiten Konferenztag Gelegenheit, solche innovativen Sicherheitstechnologien im Rahmen eines Mittagessens live zu erleben und selbst auszuprobieren.





Vorgeführt wurden etwa ein Antiblockiersystem (ABS) für Motorräder, die Elektronische Stabilitätskontrolle und ein Notbremssystem sowie Vorrichtungen zur Überwachung des gefürchteten toten Winkels sowie das eCall-Notrufsystem.

Zweirad-ABS ermöglicht dem Fahrer eine Vollbremsung und Verkürzung des Bremswegs ohne Gefahr blockierender Räder. Elektronische Stabilitätskontrollen (ESC) verringern die Schleudergefahr, eine der häufigsten Ursachen für Unfälle. Studien zeigen, dass ESC die Zahl schwerer Unfällen mit nur einem beteiligten Fahrzeug um fast die Hälfte reduzieren kann. Dies macht es zum wichtigsten Sicherheitssystem nach dem Dreipunktgurt und noch vor dem Airbag.

Notbremssysteme warnen den Fahrer vor einem drohenden Auffahrunfall und unterstützen ihn, indem sie automatisch die Bremse betätigen, falls der Fahrer selbst nicht reagiert. Elektronische Hilfen zum „Blind Spot Monitoring" warnen vor Fahrzeugen, die neben und hinter dem eigenen Auto im nicht einsehbaren toten Winkel fahren.



E-Safety wurde im Ausstellungsraum präsentiert

eCall wiederum ist ein automatisches Notrufsystem, das bei einem Unfall entweder von den Fahrzeuginsassen selbst ausgelöst wird oder das automatisch durch einen Sensor im Wagen aktiviert wird. eCall stellt dann automatisch eine Verbindung zu einem so genannten Public Service Answering Point (PSAP) her und sendet die wichtigsten Informationen wie Unfallort und -zeitpunkt sowie Fahrzeugangaben an die Leitstelle.

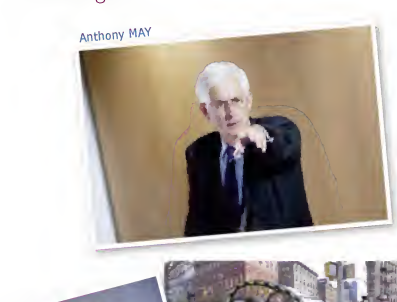
Innovators’ Platform

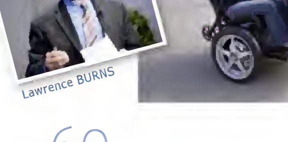
Neue Ideen für den Verkehr von morgen

„Großflächige Tests von bereits gereiften Ideen sind der Schlüssel, um Politiker zu überzeugen.“

Wie sieht das Verkehrssystem der Zukunft aus? Teilnehmer der Innovators’ Platform hatten Gelegenheit, Ideen zu präsentieren, die den Verkehr von morgen grundlegend verändern könnten. Elektro-Mobilität war der Schwerpunkt dieses von Professor Anthony May als Moderator geleiteten Forums, zu dem spannende Präsentationen ebenso gehörten wie die aktive Beteiligung des Publikums an den Diskussionen.

Anthony MAY



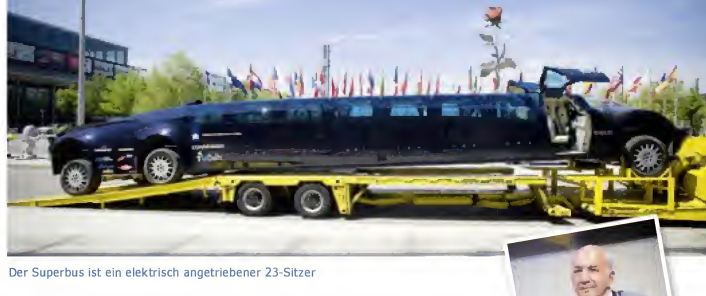


Lawrence BURNS

Henry Li, Direktor bei der BYD Company in China, ging der Frage nach, wie sich der öffentliche Nahverkehr elektrifizieren lässt – eine gerade für China wichtige Frage, da die Verschmutzung der Städte eines der großen Probleme darstellt. E-Busse und E-Taxis werden allgemein als eine Möglichkeit gesehen, die Verschmutzung in den Griff zu bekommen, da sie bis zu 30 Privatfahrzeuge ersetzen und so einen deutlichen Beitrag für den Umweltschutz leisten können.

China hat deshalb mehrere Programme zu Elektrifizierung des öffentlichen Nahverkehrs gestartet. Die bestehenden Nachteile von E-Fahrzeugen wie zum Beispiel sehr hohe Batteriekosten, geringe Reichweite und lange Ladezeiten könnten mit der richtigen Infrastruktur gelöst werden, ist sich Li sicher. Derzeit könnten E-Taxis bis zu 250 Kilometer weit fahren, bei einer Ladezeit von rund 40 Minuten. Kostenvorteile werden bei E-Bussen und E-Taxis hauptsächlich bei langfristiger Nutzung sichtbar. Zukünftig kann möglicherweise Solarenergie den Bedarf an Elektrizität in China decken. Sie ist derzeit allerdings immer noch zu teuer.

Das Auto und die individuelle Mobilität neu erfinden möchte **Lawrence Burns**, früherer Leiter Forschung und Entwicklung bei General Motors in Detroit (USA) und heute Professor an der University of Michigan. Burns erinnerte daran, dass geeignete Technologien zur Reduzierung der unerwünschten Nebenwirkungen von Automobilen – Verkehrsgefährdung, Staus, Energieverbrauch, Umweltbelastungen – bereits existieren. Die fortlaufende Automatisierung von Fahrzeugen ermöglicht es nun, verschiedene Systeme parallel zu integrieren, zumindest für Fahrzeuge im Stadteinsatz.



Der Superbus ist ein elektrisch angetriebener 23-Sitzer

Wubbo OCKELS

Manfred NEUN

Das Haupthindernis für die Automatisierung von Autos sei die fehlende „Initialzündung" durch ein entsprechendes Pilotprojekt, glaubt Burns: Der Übergang zu dieser Technologie könne etwa in einer Kleinstadt auf Praxistauglichkeit getestet werden. Anschließend, so seine Überzeugung, werde sich das Konzept des automatisierten Individualverkehrs („private automated driving") schnell verbreiten.

Der „Superbus" ist ein außergewöhnliches, elektrisch angetriebenes Verkehrskonzept, das die Vorteile eines Autos mit dem von Hochgeschwindigkeitszügen verbinden soll. Die Idee stammt von dem ehemaligen ESA-Astronauten und Physikprofessor **Wubbo Ockels** aus Delft (Niederlande). Der Superbus hat 23 Sitzplätze und soll auf eigenen Strecken zwischen ausgewählten Großstädten verkehren. Am Zielort wechselt er auf öffentliche Straßen und kann so ausgewählte Ziele ansteuern. Während er die Reisegeschwindigkeit eines ICE erreicht, bietet er die Flexibilität individueller Mobilität. Der Superbus wäre wohl auch wirtschaftlicher als Hochgeschwindigkeitszüge. Ockels sieht den Superbus als Teil eines klar profilierten öffentlichen Verkehrssystems.

Eine ganz andere Kategorie elektrischer Mobilität stellt das E-Fahrrad dar – auch wenn **Manfred Neun**, Präsident des Europäischen Radfahrerverbands (ECF), solche Unterscheidungen ablehnt: Die Neuerfindung der individuellen Mobilität verlange die Einbeziehung von E-Taxis genauso wie von automatisierten Fahrzeugen, dem Superbus oder Fahrrädern. Radfahren müsse als Bestandteil des Systems gesehen werden, wie letztlich auch der Mensch selbst. Deren aktive Mobilität zu fördern wirke wie ein Hebel für mehr Urbanität. Die Infrastruktur für Radfahrer sei häufig ungenügend, aber Verbesserungen und Pilotprojekte können einen Ansteckungseffekt erzeugen.

Der gemeinsame Tenor der vier Präsentationen: Großflächige Tests von bereits gereiften Ideen sind der Schlüssel, um Politiker zu überzeugen und können helfen, Mobilität neu zu erfinden.





Henry LI



Impulse für den „Dialog der Entscheider“ am dritten Tag gab die Rede von Jaime Lerner, Preisträger des ersten Transport Leadership Awards. Ideen für nachhaltige städtische Mobilität standen im Zentrum der Debatte mit Bürgermeistern von Großstädten sowie Vertretern aus Politik und Wirtschaft.



Besserer Verkehr für unser Zusammenleben

„Wir müssen Städte besser verstehen“



Jaime LERNER
Architekt und Stadtplaner,
Jaime Lerner Institute,
Brasilien

Jaime Lerner erklärt, warum nachhaltige Städte keine Geldfrage sind

Für bessere Mobilität müssen wir Städte besser verstehen. Die meisten Menschen sind pessimistisch, wenn es um Städte geht. Bürgermeister beklagen sich: „Oh, meine Stadt ist so groß.“ Oder: „Wir haben nicht genug finanzielle Ressourcen.“ Es gibt viel Ausflüchte. Meine Erfahrung aus 35 Jahren sagt mir, dass jede Stadt die Lebensqualität für ihre Bürger in weniger als drei Jahren verbessern könnte – unabhängig davon, wie groß sie ist oder welche Mittel sie hat. Entscheidend sind politischer Wille, Solidarität, die richtige Strategie und eine gute Balance der gemeinsamen Verantwortlichkeiten.

Lassen Sie uns über Strategien zum Arbeiten in einer Stadt sprechen. Dabei möchte ich kurz auf einige Charaktere aus einem Buch zurückgreifen, das ich geschrieben habe, um Jugendlichen den Begriff „Stadt“ zu erklären:

Die Schildkröte ist für mich eine Metapher für Lebensqualität. Das mag seltsam erscheinen, wenn es um Dinge wie Geschwindigkeit und Mobilität geht. Aber sie repräsentiert eine Struktur, in der Leben, Arbeiten und Mobilität zusammengehören. Und obendrein erinnert ein Schildkrötenpanzer an das Luftbild einer Stadt. Wenn man den Panzer der Schildkröte zerschneidet, stirbt sie. Doch genau das tun viele Städte weltweit: Menschen trennen, die Funktionen einer Stadt trennen. Man lebt hier, arbeitet dort und verbringt seine Freizeit woanders. Eine Menge Energie wird sinnlos verbraucht, weil es keine Struktur gibt. Aber Städte sind Gebilde, in denen Leben und Arbeiten zusammengehören.

Eine andere Figur in meinem Buch ist das Automobil. Es ist wie jemand, der nie gehen mag, wenn er zu einer Party eingeladen wurde. Es trinkt viel. Es hustet dauernd. Es befördert im Durchschnitt ein oder zwei Menschen und hat eine sehr anspruchsvolle Persönlichkeit: Ständig verlangt es nach mehr Brücken und Autobahnen. Für mich ist das Auto wie eine Schwiegermutter: Man sollte ein gutes Verhältnis zu ihr haben, aber sie nicht über sein Leben bestimmen lassen. Kurz gesagt: Falls die einzige Frau in Ihrem Leben Ihre Schwiegermutter ist, dann haben Sie ein Problem.

Gemeinsam arbeiten und leben

Jede Stadt hat eine eigene Struktur. Die zu finden, kann in Archäologie ausarten, und genau das ist in Curitíba geschehen: Wir haben alte Straßen wiederbelebt und sie mit dem verbunden, was uns wichtig erschien. Curitíba hat heute fast zwei Millionen Einwohner und ein Einzugsgebiet von 3,5 Millionen Menschen. Die Struktur der Stadt ist eine von gemeinsamem Leben und Arbeiten. Raumplanung und Nahverkehr sind verzahnt. Eine hohe Bevölkerungsdichte und eine breite Palette von Verkehrsangeboten – so haben wir die gesamte Stadt organisiert. Busse fahren auf eigenen Spuren. Dafür nutzen wir existierende Straßen; Geld zur Entschädigung für Enteignungen wurde nicht ausgegeben.

Schon vor langer Zeit haben wir den Zugang zum Nahverkehr verbessert. Zusätzliche Haltestellen wurden geschaffen und die Frequenz erhöht. In Curitíba warten Sie nicht länger als eine Minute auf einen Bus, manchmal nur 30 Sekunden. Als wir 1974 anfingen, hatten wir 25 000 Fahrgäste am Tag.


Ein Schnellbusstop in Curitíba, Brasilien

Inzwischen sind es 2,3 Millionen. Zum Vergleich: Das wesentlich größere London mit der weltweit ältesten U-Bahn hat täglich 2,9 Millionen Fahrgäste.

Wir mussten schnelle Antworten finden. Es gab keine Zeit, ein komplett neues U-Bahnnetz zu bauen. Also haben wir für den Bus Rapid Transit die Einstiegsröhre entwickelt. Das System ist sehr einfach, aber es funktioniert genau wie eine U-Bahn-Station: Man kann schnell einsteigen, da man schon vor Betreten des Busses bezahlt hat. Man steigt auf der Bahnsteigebene ein, was den Bus auch für behinderte Menschen problemlos nutzbar macht. Die Kapazität entspricht der einer U-Bahn, in einigen Fällen sogar mehr. Jeder Stadtteil lässt sich per ÖPNV erreichen. Ganz einfach – und hundertmal kostengünstiger als eine U-Bahn.

Das Geheimnis von Mobilität

Ich glaube, dass die Zukunft des städtischen Nahverkehrs über der Erde liegt und nicht darunter. Allerdings kann ich nicht beweisen, dass unser System das Beste ist. Wir müssen begreifen, dass das eigentliche Geheimnis der Mobilität in den Verbindungen zwischen verschiedenen Systemen liegt.

Die unterschiedlichen Systeme konkurrieren nicht miteinander. Falls Sie eine U-Bahn möchten, dann ist der Trick, eine intelligente U-Bahn zu haben. Und intelligente Busse, intelligente Taxis oder intelligenten Individualverkehr, etwa mit öffentlichen Fahrrädern. Das Bike-Sharing hat sich von Paris aus überall in Europa verbreitet und das Rad in eine Form von öffentlichem Nahverkehr verwandelt.

Individueller Nahverkehr

Aber es gibt auch eine Zukunft für kleine Autos. Wir haben einen ersten Prototyp eines neuen Elektroautos namens Dock-Dock entwickelt. Elektromobilität allein ist aber keine Lösung – das Raumproblem bleibt bestehen, ebenso die Frage, wie man Autonutzung vom Eigentum am Auto trennt. Diese Fragen werden immer wichtiger werden. Das Dock-Dock ist für mich eine Form des individuellen öffentlichen Nahverkehrs.

Wir wollen in Curitíba etwa 1000 Dock-Docks auf die Straße bringen. Sie werden auf eigenen Spuren fahren, die sie gemeinsam mit Radfahrern nutzen und die mit den öffentlichen Verkehrssystemen verbunden sind. In einer Stadt braucht man kein großes Auto.

„Die Zukunft des städtischen Nahverkehrs liegt über der Erde und nicht darunter. “



Jaime LERNER mit dem Prototyp seines Dock-Dock-Stadtautos (r.) und einem herkömmlichen Auto

„Ich bin besessen von der Frage, wie man Kindern Nachhaltigkeit erklären kann."

In der Stadt benötigt man auch kein Auto, das 100 km/h fährt. Das Dock-Dock fährt 25 km/h. Es kann risikolos dieselben Straßen nutzen wie Fahrräder oder Fußgänger. Mit dem Dock-Dock braucht man kein Auto mehr, das für Straßenverkehr konzipiert wurde.

Meine Vision für die Zukunft ist, dass wir ein einziges Mobilitätssystem haben werden. Man fährt U-Bahn oder Bus, nutzt individuelle Angebote des öffentlichen Nahverkehrs oder Carsharing – die Fahrzeuge sind unterschiedlich, aber alles funktioniert nach einem gemeinsamen System. Das ist auch der Vorschlag, den wir für die Olympischen Spielen in Rio de Janeiro 2016 gemacht haben.

Die Dinge zusammen denken

Ein anderes Beispiel für eine Struktur, die Leben und Arbeit verbindet, ist unser Entwurf für São Paulo. 84% der Menschen bewegen sich oberirdisch, folglich ist es wichtig, die Oberfläche aufzuwerten. Also wird das Schienennetz im Ballungsgebiet verbessert. Aber warum nicht die Gelegenheit nutzen und die bestehende Struktur mit dem Umfeld verzahnen und so einen urbanen Raum voller Synergien schaffen, der eine Stadt wie São Paulo zu einer Stadt ohne Peripherie macht, das heißt mit direktem Zugang zu einem hochwertigen städtischen Umfeld und guten Verkehrsanbindungen?

Es könnte eine lange Promenade über den Schienen verlaufen und man könnte dort einen großen Park anlegen, zweimal größer als der Central Park in New York. Dieser Park wäre für alle sozialen Schichten zugänglich, von allen Arten von Gebäuden aus. Fußgänger könnten ihn ebenso nutzen wie Radfahrer und Elektromobile. Wir müssen begreifen, dass wir alle Dinge zusammendenken müssen, wenn wir über die Raumnutzung reden.

Die Frage der nachhaltigen Stadt hängt damit zusammen. Wir haben viel darüber diskutiert, was Nachhaltigkeit eigentlich heißt. Ich bin besessen von der Frage, wie man Kindern Nachhaltigkeit erklären kann. Es ist wichtig, dass sie das verstehen, denn sie müssen es ihren Eltern beibringen. Vor kurzem haben wir auf einem Festival in New York einen Film über Nachhaltigkeit gezeigt und sogar dessen Preis gewonnen. Wir hatten einfach versucht, einen Weg zu finden, Kindern Nachhaltigkeit erklären können. Die Antwort finden Sie auf YouTube und heißt „A convenient start".

Die wichtigste Zahl im Zusammenhang mit der Diskussion über Nachhaltigkeit ist die Tatsache, dass 75% der CO_2-Emissionen in Städten verursacht werden. Es ist wichtig, neue Materialien zu nutzen, „grüne" Häuser zu bauen, neue Energiequellen zu erschließen und Recycling und Wiederverwertung zu fördern.

Am wichtigsten ist es jedoch, weiter an der Idee der Stadt zu arbeiten – und das Auto weniger zu nutzen. Ich sage nicht: Benutzt das Auto gar nicht mehr. Aber nutzt es seltener für tägliche Routinefahrten. Trennt euren Müll. Lebt näher an euren Arbeitsstätten. Nachhaltigkeit muss man sich als eine Gleichung vorstellen: eine Gleichung von dem, was wir sparen und dem, was wir verschwenden.

Kosteneinsparung fördert Kreativität

Noch einmal: Geld ist nicht das Problem. Zuviel Geld ist nicht gut. Wer Kreativität will, sollte eine Null im Budget streichen. Wer Nachhaltigkeit will, streiche zwei Nullen. Und wer Solidarität will, muss seine eigene Identität annehmen und die Andersartigkeit seines Gegenübers akzeptieren.

Denn wir können in Städten nicht getrennt voneinander leben, mit einigen in reichen Ghettos und anderen in armen Ghettos. Je mehr wir mischen, desto menschlicher wird die Stadt.

Das alles müssen wir schnell umsetzen. Warum? Rasches Handeln hilft, bürokratische Fallstricke zu vermeiden. Sobald eine Entscheidung getroffen und die Diskussion beendet ist, sollten wir sofort darangehen. Tun wir es nicht, endet der Prozess wie ein Sonntagsessen mit der Großfamilie: Keiner bricht rechtzeitig auf nach Hause. Beeilen müssen wir uns auch, damit wir nicht Opfer unserer eigenen Unsicherheit werden. Sie mögen eine gute Idee gehabt haben, aber wenn Sie zu viel darüber nachdenken, beginnen die Zweifel. Wir können es schaffen. Wir müssen es schaffen. Aber es muss sehr schnell gehen. Die echte Innovation ist es, jetzt anzufangen.

„Nachhaltigkeit muss man sich als … vorstellen: eine Gleichung von dem, was wir sparen und dem, was wir verschwenden.“



Jaime LERNER fordert rasches Handeln

Wege zur Nachhaltigkeit im städtischen Verkehr

Dialog der Entscheidungsträger

„Teilhabe, Teilhabe und noch mehr Teilhabe."

– Maria Vassilakou

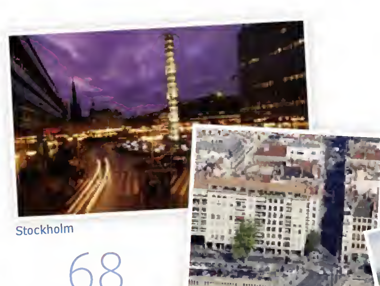
Nachhaltige städtische Mobilität ist eine anspruchsvolle Aufgabe. Städte werden zunehmend zu Ballungszentren mit einer hohen Konzentration an Menschen und gesellschaftlichem Leben. Rund 50% der Weltbevölkerung leben heute in Städten; bis 2050 werden es drei Viertel sein. Diese Entwicklung wird vor allem in Megastädten rasant und voller Herausforderungen sein. Doch alle urbanen Agglomerationen sind mit wachsender Nachfrage nach Mobilität konfrontiert. Lösungen aber sind oft kostspielig und die öffentlichen Budgets begrenzt. Was also, so die Kernfrage von Moderator **Nik Gowing**, sind die Prioritäten, um Städte nachhaltiger zu machen?

Die Einlassungen der Bürgermeister von Leipzig und Kumamoto, der stellvertretenden Bürgermeister von Stockholm und Wien sowie des Vizepräsidenten der Stadt Lyon waren einhellig: Die Rolle des Autos im städtischen Verkehrsmix muss neu definiert werden. Dies jedoch sei eine große Herausforderung angesichts des engen, wenngleich zwiespältigen Verhältnisses vieler Bürger zu ihrem Auto.

Solange Autonutzer in der Minderheit sind, ist autobasierte Mobilität ein attraktives Modell, das entscheidend zu Wachstum und Demokratie beigetragen hat. Historisch betrachtet gilt dies besonders für die OECD-Staaten, aber der Grundgedanke treibt heute die Motorisierung in den Schwellenländern voran.

Vereint hinter einer Vision

Wenn Autonutzer die Mehrheit stellen, zeigen sich jedoch die Schwächen einer auf das Kfz fixierten Mobilität – Staus, Lärm, Emissionen und Unfälle nehmen zu. Die meisten Autofahrer wollen auch künftig ihr Fahrzeug möglichst oft nutzen und hoffen, dass andere Verkehrsteilnehmer weniger fahren, so **Michèle Vullien**, Bürgermeisterin von Dardilly und Vize-Präsidentin der Communauté Urbaine de Lyon (Frankreich). **Seishi Kohyama**, Bürgermeister von Kumamoto in Japan betonte, es gelte, die Bürger hinter einer gemeinsamen, positiven Vision eines austarierten und nachhaltigen städtischen Mobilitätssystems zu vereinen. Diese Sicht fand allgemeine Zustimmung. Eine auf Einschränkungen und Restriktionen basierende Politik bringe keine Wählerstimmen und Erfolge. Die Umsetzung dieser Vision verlange Standfestigkeit und Missachtung kurzfristiger Erwägungen. Dazu brauche es „Teilhabe, Teilhabe und noch mehr Teilhabe", wie die stellvertretende Wiener Bürgermeisterin für Transport und Stadtentwicklung, **Maria Vassilakou**, hervorhob.



Stockholm

Lyon

Leipzig

Houston





Bürgermeister und Städtevertreter diskutieren über urbane Mobilität

Die Öffentlichkeit könne nur von dieser Vision überzeugt werden, wenn man Menschen nicht in ÖPNV-Nutzer, Autofahrer, Radler oder Fußgänger einteile. Bürger füllen alle Rollen aus und ihre Bedürfnisse sind nicht modal – sie wollen sich möglichst einfach, bequem, günstig und schnell in der Stadt bewegen, ohne von anderen Verkehrsteilnehmern allzu sehr beeinträchtigt zu werden. Diese Aufgabe übernahm in der Vergangenheit das Auto. Für die Zukunft muss eine ganze Palette von Mobilitätsoptionen und -dienstleistungen entstehen, die bei vergleichbaren Kosten mindestens so attraktiv sind wie das Auto. Bürgermeister Kohyama betonte außerdem, dass Mobilität für alternde Gesellschaften gewährleistet werden muss also auch für Verkehrsteilnehmer, die nicht mehr autofahren können.

Weniger Autos – mehr Mobilität

Eine Stadt mit weniger Autos, aber einem hohen Maß an Mobilität ist möglich – nur geschehe dies nicht von selbst, warnte **Ulla Hamilton**, stellvertretende Bürgermeisterin für Verkehr in Stockholm.

In der schwedischen Hauptstadt lassen 80% der Pendler ihr Auto zu Hause und nutzen den ÖPNV, das Fahrrad oder gehen zu Fuß – ein Ergebnis gezielter Anstrengungen, den Bürgern eine Vielzahl von Möglichkeiten zu bieten und Staus durch Mautsysteme zu verhindern. Stockholm kombiniert eine schnelle Verbindungen bevorzugende Planung mit einem qualitätsvollen und verlässlichen, dabei vergleichsweise günstigen öffentlichen Nahverkehr. Ergänzt wird dies durch ein zentrales Informationssystem für alle Verkehrsoptionen und Investitionen in Infrastruktur, etwa in Verkehrs-Monitoring und Fahrradwege. Die Verkehrsdichte wird mit Hilfe einer Stadtmaut beeinflusst, welche die Zahl der Staus um 17% gesenkt hat – trotz weiter wachsender Bevölkerung. Michèle Vullien und Maria Vassilakou ergänzten, dass Parkraum-Bewirtschaftung ebenfalls ein wichtiges Instrument biete.

Delhi

Kumamoto

Curitiba

Wien



Viele Städte bieten innovative Verkehrslösungen an

Ein zentrales Element, das andere Verkehrsmittel attraktiver gegenüber dem Auto macht, sind Dienstleistungen mit klarem Mehrwert. Zahlreiche Städte bieten zum Beispiel Smartphone-Applikationen mit Mobilitätshilfen an. Andere, wie Stockholm, machen Daten öffentlich, so dass Unternehmen damit innovative Verkehrsdienstleistungen entwickeln können. „Service mit allem Drum und Dran" war daher eine zentrale Botschaft von Michèle Vullien und Leipzigs Oberbürgermeister **Burkhard Jung**: Verkehrsinformationen lassen sich zum Beispiel mit Lokalisierungsdiensten verknüpfen und bringen Reisenden echten Nutzwert, indem sie etwa Informationen über Reinigungen, Supermärkte und Cafés verfügbar machen.

„Städte gewinnen ihre Stärke durch das Netzwerk, das sie verbindet."

– Matthias Ruete

Klarer Mehrwert

Neue Technologien wie Elektroautos und E-Bikes schaffen ebenfalls neue Möglichkeiten. Doch muss dafür die Infrastruktur – wie öffentliche Ladestationen – geschaffen werden. Die Städte werden dafür eng mit der Wirtschaft zusammenarbeiten müssen. **Neil Walker** von Bombardier Transportation verwies auf das von seinem Unternehmen entwickelte induktive Aufladesystem PrimoveCity, das Elektroautos von den Gewichts- und Kostenproblemen befreit, die hochleistungsfähige Batterien mit sich bringen. Ein solches System in Städten einzuführen, setze weitreichende Änderungen in der Finanzierung und Organisation des städtischen Straßennetzes voraus.

Die Notwendigkeit innovativer Finanzierungsmodelle war ebenfalls ein Thema der Diskussion. **Peter Brown** von BetterHouston, (USA), sieht für Städte die Chance, durch die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs und den dadurch geschaffenen Mehrwert neue Einnahmequellen zu generieren. Die Stadt Houston etwa hat Verordnungen und Bestimmungen in ausgewählten Stadtentwicklungsgebieten mit guter Verkehrsanbindung so angepasst, dass ihr ein Teil dieses Mehrwerts zufließt. Steuereinnahmen aus steigenden Grundstückswerten, die auf Genehmigung von Mischnutzung und Verdichtung in der Nähe von Haltestellen zurückgehen, werden zur Finanzierung weiterer Verbesserungen im Stadtviertel eingesetzt.

Mittlere Größe zuerst

Die Diskutanten waren sich einig, dass die Größe einer Stadt für die Umsetzung städtischer Verkehrspolitik eine Rolle spielt. **Jaime Lerner**, dreimaliger Bürgermeister von Curitíba (Brasilien), hob hervor, dass innovative Lösungen in großen Städten weniger Aussicht auf Erfolg hätten als in mittelgroßen Städten oder in Stadtvierteln. Nationale Gegebenheiten spielen ebenfalls eine Rolle. In Neu-Delhi ist der prozentuale Anteil von öffentlichem Nahverkehr, Fahrradfahrern und Fußgängern höher als in vielen europäischen Städten, berichtete **Arvinder Singh**, Verkehrsminister der Regierung von Delhi. Das städtische Verkehrssystem ist aufgrund der Luftverschmutzung durch minderwertige Treibstoffe aber alles andere als nachhaltig. Die Reduzierung von Emissionen des ÖPNV durch Umstellung auf Erdgas und andere saubere Treibstoffe bleibt im Interesse der Gesundheit der 17 Millionen Einwohner der Metropole eine Priorität.



Andreas SCHEUER

Städte können nicht isoliert von ihrer Umgebung und Verbindungen betrachtet werden. „Verkehr ist eine Netzwerkindustrie“, so **Matthias Ruete** von der Europäischen Kommission. Städte seien „keine voneinander getrennten Inseln“ sondern „gewinnen ihre Stärke durch das Netzwerk, das sie verbindet“. Dabei spielen nationale und supernationale Organisationen einen wichtigen Part, weil sie sicherstellen, dass kontinentale und internationale Verkehrsnetze die Entwicklung von lebendigen und attraktiven Städten unterstützen. Besondere Aufmerksamkeit sollte auf das Zusammenspiel von städtischen Netzen mit zwischenstädtischen und interregionalen Verbindungen gelegt werden. **Andreas Scheuer**, Parlamentarischer Staatssekretär im deutschen Bundesverkehrsministerium warnte davor, dass die Betonung einer nachhaltigen Entwicklung der Städte nicht zum Nachteil der Menschen in ländlichen Gebieten sein dürfe. Generell könne dies nicht zu Einschränkungen für das natürliche Mobilitätsbedürfnis der Menschen führen.

Auch der Güterverkehr sollte nicht getrennt betrachtet werden, sondern integraler Bestandteil der Mobilitätsvision einer Region sein. Vorschläge der öffentlichen Institutionen sollten individuelle Präferenzen mit gesellschaftlichen Zielen in Einklang bringen, um im Endergebnis Mobilität und Zugangschancen zu verbessern und nicht einzuschränken.

Unter dem Strich, so Oberbürgermeister Jung, fühlten sich Menschen von attraktiven Städten angezogen. Um attraktiv zu sein, müsse die Stadt auf allen Ebenen und gemeinsam mit ihren Bürgern aktiv werden – in der Arbeitswelt, beim Wohnen und im Verkehr. Jaime Lerner stellte fest, Nachhaltigkeit sei nur zu erreichen, wenn man die Stadt nicht als Problem betrachte. Für viele der in diesem Jahr auf dem Weltverkehrsforum diskutierten Probleme sei die Stadt nämlich die Lösung.



Michèle VULLIEN

Peter BROWN

Ulla HAMILTON

Arvinder SINGH

Neil WALKER

Maria VASSILAKOU

Matthias RUETE



Über Podien und Voträge hinaus bot das Weltverkehrsforum
2011 viele Gelegenheiten zu Ideenaustausch und Kontaktpflege.
Die Ausstellung zeigte neueste Technologien und Innovationen.
Eine VIP-Radtour durch Leipzig unterstrich die Bedeutung
des aktiven Verkehrs. Partner-Events, Exkursionen und das
Kulturprogramm waren weitere Höhepunkte.



Wo Ideen zusammenfinden

International Transport Forum Awards 2011

Vorbildliche Projekte ausgezeichnet

Ein Schlaglicht auf vorbildliche Verkehrsprojekte werfen jedes Jahr die International Transport Forum Awards. Die beiden bereits etablierten Preiskategorien der Awards – für Nachwuchswissenschaftler beziehungsweise für Betreiber oder Institutionen – wurden in diesem Jahr um eine dritte Kategorie ergänzt: den Leadership in Transport Award.

Leadership in Transport Award

Diese neue Auszeichnung ehrt künftig alljährlich eine Person des öffentlichen Lebens, die durch beispielhafte Führung maßgeblich zur Weiterentwicklung des Verkehrswesens beigetragen hat – sei es durch eine einzelne, herausragende Initiative oder durch langjähriges, verantwortungsvolles Engagement. **Jaime Lerner**, legendärer Städteplaner und Verkehrspionier aus Brasilien, vom TIME Magazine 2010 zu den 25 einflussreichsten Denkern der Welt gewählt, nahm in Leipzig den ersten Leadership in Transport Award entgegen. Generalsekretär Jack Short präsentierte den Preis im Rahmen des festlichen Gala-Dinners in der beeindruckenden Glashalle der Messe Leipzig.

„Mit seinen Ideen und seiner Arbeit als Architekt und Politiker, als Lehrer und Visionär hat Jaime Lerner das Leben von zahllosen Menschen positiv beeinflusst, indem er den Nahverkehr besser gemacht hat", betonte Short. „Es gibt wohl nur ganz wenige andere, die es so sehr verdient hätten wie er, unseren ersten Leadership Award zu erhalten."

Young Researcher of the Year Award

Warum kaufen Menschen Elektroautos – oder auch nicht? **Dr. Jonn Axsen**, ein kanadischer Wissenschaftler der Universität Kalifornien in Davis (USA), erhielt den Young Researcher of the Year Award 2011 für eine Studie, die Erklärungen liefert, weshalb sich Verbraucher für nachhaltige Mobilität entscheiden – und damit Ansatzpunkte für die Politik, derartige Entscheidungen zu beeinflussen.

Gala-Dinner



Transport Achievement Award

Preisträger **Jaime LERNER** (M.)



Kristine Burr, John Porcari, Jan Mücke und Jack Short überreichen Dr. Jonn Axsen den Young Researcher Award

Als Vertreter der Jury gratulierte Jan Mücke, Parlamentarischer Staatssekretär im deutschen Bundesverkehrsministerium, Axsen zu dessen Erfolg, mit dem er eine neue Perspektive zur Förderung von E-Mobilität eröffnet habe. In seinen Dankesworten betonte Axsen, dass die Barrieren für die Durchsetzung von E-Mobilität „nicht technologischer Art sind“, sondern der Mensch Grenzen und Möglichkeiten bestimme und damit „unser Verständnis von kultureller Dynamik, von Bewusstseinsbildung und davon, wie durch Führungsstärke Nachhaltigkeit als Wert gesetzt werden kann.“

Transport Achievement Award

Der Sieger des Transport Achievement Award wurden am zweiten Tag des Weltverkehrsforums für herausragende Leistungen bei der Erfüllung von Kundenbedürfnissen geehrt.

Das Projekt „Better Bus Ride“ von **Arriva Dänemark** erhielt die Auszeichnung für seine zahlreichen intelligenten Lösungen, die konsequent den Menschen in den Mittelpunkt stellen und so das Transporterlebnis für Kunden wie Mitarbeiter aufwerten. Arriva-Verkaufsdirektor Jonas Permin nahm den Preis aus den Händen von Generalsekretär Jack Short entgegen, dem UITP-Präsident Alain Flausch, FIATA-Präsident Jean-Claude Delen sowie Marco Sorgetti von CLECAT als Repräsentanten der Partnerorganisationen des Achievement Awards zur Seite standen. Ein Zeichen für die hohe Qualität der Einreichungen waren lobende Erwähnung für zwei weitere Unternehmen: Istanbul Electricity, Tram und Tunnel (Türkei) für den Transitbus über den Bosporus sowie DHL Global Forwarding (Deutschland) für ein nach Kundenwünschen realisiertes Straße-zu-Schiene-Terminal.

Aktiv-Tour per Fahrrad

Leipzig vom Sattel aus



Eine Gelegenheit, die Gastgeberstadt zu erkunden

Bei strahlendem Sonnenschein versammelten sich am ersten Tag des Weltverkehrsforums 2011 rund 100 Teilnehmer mitten in Leipzig zu einer echten Premiere in der Geschichte des Gipfeltreffens: einer Fahrradtour. Angeführt von Oberbürgermeister Burkhard Jung erkundeten die Teilnehmer aus aller Welt rund eine Stunde lang die Pleißestadt. „Wir wollten unseren Gästen die schönsten Seiten Leipzigs zeigen und unser Konzept der ‚Stadt der kurzen Wege' vor Ort erlebbar machen", erläuterte Jung.

Am Augustusplatz standen dazu – von Partnern zur Verfügung gestellt – zahlreiche Fahrradtypen zur Auswahl bereit, sowohl konventionelle Räder wie E-Bikes. Versehen mit grellgelben Sicherheitswesten des International Transport Forums, machten sich die Radler winkend auf die vom Büro des Oberbürgermeisters gemeinsam mit der Leipziger Sektion des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC) mit Liebe zum Detail geplante Strecke. Der anwesende UN-Botschafter für Straßenverkehrssicherheit, Grobi aus der Sesamstraße, grüßte zurück.

Eine Polizei-Eskorte auf Motorrädern begleitete die Gruppe entlang des inneren Stadtrings vorbei am Leipziger Hauptbahnhof. Bei einem ersten Halt am Leipziger Zoo hieß dessen Direktor Jörg Junhold die Teilnehmer willkommen. Neben einer kurzen Einführung in die Geschichte des Tierparks stellte Junhold aktuelle Projekte aus dem „Zoo-der-Zukunft"-Programm vor. Dann wurde das Tor zum ersten Mal überhaupt für Radfahrer geöffnet, so dass die Teilnehmer die Schönheit der Anlage vom Sattel aus genießen konnten.



Durch den malerischen Rosentalpark führte Oberbürgermeister Jung die Radtour in das historische Waldstraßenquartier – ein herrliches Wohnviertel aus dem frühen 20. Jahrhundert, dessen reich ornamentierte wilhelminische Gebäude von den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs größtenteils verschont blieben. Auf den Weg zum Endpunkt der Tour, dem majestätischen Prachtbau des Bundesverwaltungsgerichts, führte die Strecke am Neuen Rathaus, dem Amtssitz des Oberbürgermeisters, und einer Reihe weiterer Sehenswürdigkeiten vorbei. Am Ende einer denkwürdigen Rundfahrt blieben die Räder abgestellt zurück, während die Radler sich zur Stärkung zum Empfang der Präsidentschaft im Rathaus begaben.



Kinderuniversität

Schüler befragen Verkehrsexperten

Rund 50 Schulkinder zwischen 8 und 12 Jahren kamen am Nachmittag des ersten Tages des Weltverkehrsforums in einem Seminarraum der Universität Leipzig zusammen, um Politiker und hochrangige Verkehrsexperten zu befragen. Vor der Universität hatte Sponsor DEKRA einen Hindernisparcours für Fahrräder aufgebaut, sodass die Kinder ihre Fertigkeiten im Fahrradfahren testen konnten, nachdem sie zuvor drinnen den eher theoretischen Teil absolviert hatten.





Kinder informieren sich zum Thema Verkehr

Die Kinderuniversität fand im vierten Jahr in Folge unter Federführung des Weltverkehrsforums statt und bewies erneut ihr Potential, die Öffentlichkeit zu erreichen und gleichzeitig die Kenntnisse von Kindern über Fragen der Mobilität zu vertiefen. „Kinder verlangen unsere höchste Aufmerksamkeit, wenn es um Verkehr geht", erläuterte Jan Mücke, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. „Wir müssen sie auf eine verantwortungsbewusste Verkehrsnutzung vorbereiten."

Mücke war nur einer der erwachsenen Gastredner; in seiner Begleitung diskutierten außerdem Generalsekretär Jack Short, Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung und Arndt Birkigt von der DEKRA mit den Kindern über Verkehrssicherheit.

Die Veranstaltung begann mit einem unterhaltsamen Video mit der bekannten, flauschigen Sesamstraßenfigur Grobi. Der zeigte, wie man sicher Fahrrad fährt – indem man einen Helm, Ellbogen- und Knieschützer sowie ein dickes Kissen als Rückenschutz trägt. Die jungen Gäste waren begeistert, als nach Ende des Films der echte Grobi als lebensgroße Figur durch die Klassenraumtür trat.

Die Kinderuniversität in Aktion: „Einige der Kinder könnten die Ingenieure von morgen sein"

Nach großem „Hallo " und den obligatorischen Fotos mit den Ehrengästen platzierte sich Grobi, immerhin offizieller UN-Botschafter für Straßenverkehrssicherheit, brav unter die Kinder und folgte den Ausführungen der Experten. Geschwindigkeitsbegrenzung, Straßen überqueren und Umweltverschmutzung waren die vordringlichsten Themen für die Kinder. Als Oberbürgermeister Jung ihre Vorstellungen für einen besseren und sicheren Verkehr erbat, folgte ein ganzer Schwall von Ideen: Autos sollten ihre eigenen Emissionen auffangen, sie umwandeln und wiederverwerten können; Fahrräder sollten Airbags haben; Autos könnten doch auf Schienen fahren wie Straßenbahnen, dann würden sie nicht zusammenstoßen. „Einige von den Kindern könnten die Ingenieure von morgen sein", lobte Jung. „Die Kinder waren so enthusiastisch beim Mitmachen", staunte Generalsekretär Short abschließend. „Sie hatten wirklich viele sinnvolle Anregungen."

Ausstellung

Die Zukunft des Verkehrs zum Anfassen

Die Ausstellung des Weltverkehrsforums 2011 – günstig vor den Konferenzräumen und am Haupteingang gelegen –, bot den Besuchern die Gelegenheit, auf lebendige Art und Weise aktuelle Innovationen in Verkehrstechnologie und -politik von einer breiten Palette von Unternehmen, Organisationen und Institutionen kennenzulernen. Präsentiert wurde eine breite Themenpalette von e-Mobilität über Mautsysteme bis hin zu Bike-Sharing und Finanzierung von Verkehrsprojekten. Alle Bereiche des Transportsektors waren vertreten und zeigten vielfältige Möglichkeiten zur Entwicklung von Verkehrssystemen, die noch stärker am Nutzer ausgerichtet sind.

Zu den Ausstellern gehörten bedeutende Hersteller wie etwa Daimler, Porsche oder Bombardier Transportation. Porsche präsentierte eine elektrische Version seines populären Boxster-Roadsters. Als erster elektrisch betriebener Porsche läuft der Boxster E mit einer 29 kWh starken Lithium-Eisen-Phosphat-Batterie, die eine Reichweite von bis zu 170 km/h erlaubt. Die beiden Motoren treiben alle vier Räder an und beschleunigen den Zweisitzer in knapp 5,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Auch ohne seinen hellorangen-silbernen Look hätte der in Leipzig ausgestellte Boxster – einer von nur drei Prototypen – sicherlich für Aufsehen gesorgt.

Unter den Betreibern präsentierten die spanische RENFE ihr Netz von Hochgeschwindigkeitszügen. Die Deutsche Bahn (DB) zeigte nahtlose Verkehrslösungen, voran das Fahrradleihsystem Call-a-Bike, bei dem man Fahrräder ausleihen kann ohne sie zu einer Station zurückbringen zu müssen: Das Fahrrad kann nach Belieben abgestellt werden, die DB übernimmt den Rücktransport. Zu diesem Zweck verfügen alle Call-a-Bike-Räder über einen eingebauten Mikrocontroller.





Netzwerken im Ausstellungsbereich

Auch der Außenbereich vor dem Leipziger Congress Center bot innovative Produkte, Projekte und Vorführungen. Zwei Höhepunkte waren die Bustouren mit Live-Demonstration des Mautsystems von Toll Collect, die sogar eine – eingeplante – behördliche Kontrolle umfasste. Eines der faszinierendsten der in Leipzig vorgestellten Projekte war der „Superbus", ein durch einen Elektromotor betriebener Sportwagen-Prototyp mit 23 Sitzen und einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h.

Die Konstrukteure der Technischen Universität Delft (Niederlande) wollen den Superbus auf eigens ausgewiesenen Fahrbahnen zwischen Großstädten einsetzen. Da er auch auf herkömmlichen Straßen fahren kann, würde der Superbus die Vorteile des Hochgeschwindigkeitszugs mit denen des Individualverkehrs vereinen.

Partner-Events beim Weltverkehrsforum 2011

Themen verknüpfen

Stärker noch als in den vergangenen Jahren nutzten Partnerorganisationen das diesjährige Weltverkehrsforum, um ihre Themen einem internationalen Publikum aus anerkannten Experten zu präsentieren. Sie beleuchteten dabei ein breites Spektrum wichtiger Aspekte und sorgten für interessante Ergänzungen des Hauptprogramms.



Die Diskussion über die **Peak-Transport**-These stand im Mittelpunkt des vom **Institut für Mobilitätsforschung** (ifmo) der **BMW Group** organisierten Podiums, das Exponenten wie Kritiker in einer lebhaften Debatte zusammenbrachte. Wenngleich es unstrittig ist, dass die Automobilnutzung in einigen der reichsten Wirtschaftsregionen nicht wächst oder sogar rückläufig ist, so sind die Gründe dafür weniger eindeutig. Wahrscheinlich spielen verschiedene Faktoren eine Rolle, darunter gestiegene Preise und geringe Einkommenszuwächse. Vielleicht aber haben Verbraucher in hoch entwickelten Ländern aber auch kein Interesse daran, noch mehr Auto zu fahren – selbst, wenn sie es sich leisten könnten.



Auf der Veranstaltung der **Weltbank** diskutierten Experten aus Wissenschaft und Praxis **geschlechterspezifische Bedürfnisse und Probleme im Verkehrssektor**. Im Mittelpunkt der Gesprächsrunde stand die Frage, wie sich Gender-Maßnahmen am besten in nationale Verkehrspolitiken integrieren lassen, um Gleichbehandlung zu gewährleisten und Kompetenzen für die Überwindung geschlechtsspezifischer Unterschiede im Verkehrssektor aufzubauen.






Hochrangige Experten beim Meinungsaustausch





Das europäische Regionalbüro der **Weltgesundheitsorganisation** (WHO) stellte das Thema **„Gesundheit in der Verkehrsplanung"** in den Mittelpunkt. Der zunehmende Straßenverkehr beeinträchtigt Gesundheit und Umwelt; die Folgekosten für die Gesellschaft werden auf rund 8% des BIP geschätzt. Um Gehen und Radfahren zu fördern, hat die WHO in ihrem „Transport, Health and Environment Pan-European Programme" (THE PEP) sogenannte „Health Economic Assessment Tools" (HEAT) entwickelt und in Leipzig vorgestellt. HEAT kann Verkehrsplaner dabei unterstützen, die wirtschaftlichen Vorteile des Gehens und Radfahrens zu bewerten und damit optimierte Investitionsgrundlagen zu schaffen.





Ein vom **Ministerium für Infrastruktur und Umwelt der Niederlande** und der **NL Agentur** organisierter Workshop befasste sich mit der transnationalen Zusammenarbeit für **Biokraftstoffe im Verkehr**. Die Veranstaltung war als Teil eines umfassenden Prozesses zur Identifizierung möglicher künftiger Themen für ERA-NET Transport (ENT) konzipiert, mit dem Ziel, die Zusammenarbeit und Koordination in der Forschung auf nationaler und regionaler Ebene zu stärken. Konkretes Ergebnis des Workshops war eine Themenliste, mit deren Hilfe die Zusammenarbeit im Bereich Biokraftstoffe vorangetrieben werden kann.



Medien auf dem Weltverkehrsforum

Live aus Leipzig

Mehr als 120 Journalisten nahmen am Weltverkehrsforum 2011 teil, über 50% mehr als im vergangenen Jahr. Darunter war ein gutes Drittel aus dem Ausland angereist; insgesamt waren Medien aus 18 verschiedenen Ländern vertreten. Die starke Präsenz von Journalisten aus nicht-europäischen Ländern war besonders augenfällig: Dank des neuen „Media Travel Grant"-Programms des Weltverkehrsforums waren Medienvertreter unter anderem aus Argentinien, Australien, Kanada, Chile, Kolumbien, Indien, Japan, Neuseeland und den USA nach Leipzig gekommen.

Ein gutes halbes Dutzend Pressekonferenzen neben dem offiziellen Programm boten den Medien reichlich Stoff für ihre Berichterstattung. Am ersten Tag des Gipfels stellte das Weltverkehrsforum seinen Jahresausblick Transport Outlook 2011 vor. Chef-Ökonom Kurt Van Dender präsentierte Szenarien für den Verkehr von morgen, der Mobilität für eine Weltbevölkerung von neun Milliarden Menschen wird bereitstellen müssen.

Ein weiterer medialer Höhepunkt war der europäische Startschuss zum Jahrzehnt für Straßenverkehrssicherheit der Vereinten Nationen auf einer Presseveranstaltung, die das Weltverkehrsforum gemeinsam mit der Weltgesundheitsorganisation (WHO) präsentierte. Um Verkehrssicherheit ging es auch bei einer Pressekonferenz der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU-OSHA), welche die Bedeutung eines besseren Schutzes von Arbeitnehmern im Verkehrssektor beleuchtete.

Der Europäische Radfahrer-Verband (ECF) hatte Leipzig gewählt, um den Verkehrsministern aus aller Welt die Vorteile des Radfahrens nahezubringen und die Medien über seine „Charta von Sevilla" zu informieren.

Auf großes Interesse stieß auch der Aufruf der Internationalen Industrie- und Handelskammer (ICC) zur Bekämpfung von Piraterie: Ende 2010 waren rund 1000 Seeleute auf 49 Schiffen in Geiselhaft – eine auch für viele Journalisten beeindruckende Zahl.

Schließlich hatte das Weltverkehrsforum selbst einige positive Nachrichten zu bieten: Generalsekretär Jack Short und Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer stellten nach der Ministersitzung am zweiten Tag des Gipfels Carole Coune aus Belgien als Shorts Nachfolgerin vor. Ramsauer sagte dem Weltverkehrsforum bei dieser Gelegenheit zudem die weitere Unterstützung Deutschlands bis 2017 zu – damit ist gesichert, dass der Gipfel weiterhin in Deutschland stattfindet. Short und Ramsauer informierten die Medien auch von der Entscheidung Chinas, dem Weltverkehrsforum beizutreten.



Exkursionen und Kulturprogramm

Mit dem Forum unterwegs

Das Rahmenprogramm des Weltverkehrsforums 2011 bot den Teilnehmern verschiedene Werksbesichtigungen und die einzigartige Möglichkeit zu erleben, wie Verkehrspolitik vor Ort umgesetzt wird. Zahlreiche Teilnehmer nutzten die Möglichkeit, einige von Leipzigs zahlreichen Verkehrseinrichtungen zu besuchen.

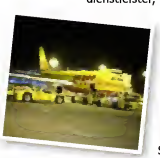
Q-Cells Solarzellen



Die Führung durch die Produktion von Q-Cells brachte den Teilnehmern die Präzision und Genauigkeit bei der Herstellung von Solarzellen und -modulen nahe. Für Q-Cells stellt Photovoltaik eine effiziente, nachhaltige und umweltfreundliche Technologie dar, die zu unserer künftigen Energieversorgung beitragen wird.

DHL

Deutsche Post DHL, der führende Logistikdienstleister, lud die Teilnehmer in seine hochmoderne Luftfracht-Drehscheibe in Leipzig ein – eine trotz des späten Beginns um 22 Uhr beliebte Exkursion. In der 27 500 m² großen Hangarfläche setzt Deutschlands größte Sortieranlage neue Standards. Jede Nacht starten und landen hier 60 Flugzeuge; bis zu 1500 Tonnen an Paketen und Dokumente gehen täglich ein, werden sortiert und innerhalb weniger Stunden wieder in alle Welt versandt.



BMW Leipzig

Der Besuch bei BMW Leipzig erfreute sich ebenfalls großer Beliebtheit. Das im Jahre 2000 errichtete Werk liefert täglich bis zu 750 Fahrzeuge aus; vom Produktionsbeginn im März 2005 bis Juni 2010 liefen etwa 700 000 Wagen für den deutschen Markt vom Band. Das Werk ist das einzige weltweit, in dem die dreitürige 1er-Serie, das 1er-Coupé und das 1er-Cabriolet hergestellt werden können. Außerdem gilt das Werk als eine der umweltfreundlichsten Produktionsstätten der Welt und ist Standort eines Kompetenzzentrums für Elektroautos.



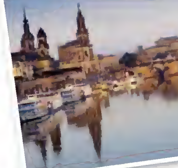
Porsche Leipzig

Das Leipziger Werk von Porsche, dem weltbekannten Sportwagenhersteller, umfasst ein riesiges Logistikcenter sowie ein modernes Pilot- und Analyse-Zentrum. In der 25 000 m² großen, hoch modernen Fertigungsanlage laufen der Cayenne-SUV und die Panamera-Limousine vom Band.



Kulturprogramm

Möglichkeiten zur Besichtigung kultureller Sehenswürdigkeiten in Leipzig und Dresden standen für Teilnehmer des Weltverkehrsforums ebenfalls auf dem Programm. Ein Stadtrundgang durch Leipzig führte die Veränderungen in der Stadt seit der Wiedervereinigung vor Augen, insbesondere in Gestalt sorgsam restaurierter historischer Bauten und einer modernen Verkehrsinfrastruktur. Der Ausflug nach Dresden, einem Juwel deutscher Kultur und Zivilisation, führte durch die historische Altstadt einschließlich der Semper-Oper und der Frauenkirche.



Sponsoren und Aussteller

Das Weltverkehrsforum dankt allen Sponsoren, Partnern, Unterstützern und Ausstellern für Ihren Beitrag zum Gipfel 2011.

Platin-Sponsor



Gold-Sponsor



Sponsor



Partner und Unterstützer
































Aussteller

- The Administrator of Railway Infrastructures (ADIF)
- AGES Maut System GmbH & Co. KG
- AustriaTech – Federal Agency for Technological Measures Ltd.
- Civitas
- Connekt/ITS Netherlands
- Daimler
- Deutsche Bahn AG
- Dutch Ministry of Infrastructure and the Environment
- DVV Media Group
- European Agency for Safety and Health at Work (EU-OSHA)
- European Commission
- European Cyclists's Federation
- The European Investment Bank and Sustainable Transport Lending
- German Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development
- Forum of European National Highway Research Laboratories
- The International Forum for Rural Transport and Development
- Intelligent Transportation Society of America (ITSA)
- Japan International Transport Institute (JITI)
- Kumamoto City
- Michelin
- Ministerio de Fomento
- NETHUN SpA
- Netzwerk Logistik
- Nextbike GmbH
- The Organisation for Economic Co-operation and Development
- Porsche AG
- Renfe Operadora
- Shell International Limited
- Superbus
- Transed
- International Union of Railways (UIC)
- International Association of Public Transport (UITP)
- United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) – Transport Division
- Walk21
- WBT Datensysteme
- World Road Association (AIPCR/PIARC)

Ein CO_2-neutrales Gipfeltreffen: Die Kohlenstoff-Emissionen (CO_2), die jährlich durch Vor-Ort-Aktivitäten der Gipfeltreffen des Weltverkehrsforum entstehen, werden durch Investitionen in Klimaschutzprojekte, die Emissionsgutschriften generieren, ausgeglichen.

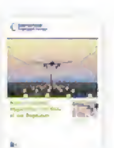
Publikationen



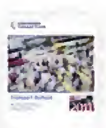
Trends in the Transport Sector. 1970-2008
ISBN 978-92-821-0271-8



Car Fleet Renewal Schemes: Environmental and Safety Impacts.



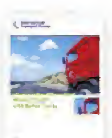
Better Economic Regulation: The Role of the Regulator
ISBN 978-92-821-0327-2



Transport Outlook 2011. Meeting the Needs of 9 Billion People



Key Transport Statistics 2011



Moving Freight with Better Trucks: Improving Safety, Productivity and Sustainability
ISBN 978-92-821-0293-0



Improving the Practice of Transport Project Appraisal.
ISBN 978-92-821-0129-2



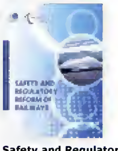
Stimulating Low-Carbon Vehicle Technologies
ISBN 978-92-821-0291-6



Drugs and Driving: Detection and Deterrence
ISBN 978-92-821-0275-6



Highlights of the International Transport Forum 2010. Transport & Innovation: Unleashing the Potential



Safety and Regulatory Reform of Railways



Implementing Congestion Charges.
ISBN 978-92-821-0284-8

Liste der Redner

Aguerrebere, Roberto
Direktor, Instituto Mexicano del Transporte, Mexiko

Al, Joris
Direktor, Rijkwaterstaat, Niederlande

Beilharz, Nico
Stv. Leiter Luftsicherheit, Deutsche Lufthansa AG

Birkigt, Arndt
Leiter der Technischen Prüfstelle, DEKRA, Deutschland

Brown, Peter
Direktor und Gründer, BetterHouston, Vereinigte Staaten

Burns, Lawrence
Professor, University of Michigan, Vereinigte Staaten

Cervero, Robert
Leiter, University of California Transportation Center, Berkeley, Vereinigte Staaten

Chase, Robin
Vorstandsvorsitzende, Buzzcar, Frankreich

Chaturvedi, B.K.
Mitglied der Plan Kommission, Indien

Cockroft, David
Generalsekretär, Internationale Transportarbeiter-Föderation

Costa, Paolo
Präsident, Hafenbehörde Venedig, Italien

Crane, Melinda
Internationale Journalistin

Delen, Jean-Claude
Präsident, International Federation of Freight Forwarders Associations

Delmas, Sylviane
Generalinspektorin, RATP Paris, Frankreich

Dragnich, George
Exekutivdirektor Sozialdialog, Internationale Arbeitsorganisation

Duchène, Chantal
Direktorin, ChD Mobilité Transport, Frankreich

Dunmore, Geoff
Leiter Sicherheit Network London Underground, Vereinigtes Königreich

Ehm, Thomas
Vizepräsident, Beschäftigung, Training und Competence Management, Airbus

Elmsäter-Swärd, Catharina
Ministerin für Infrastruktur, Schweden

Exell, Oksana
Exekutivdirektor, Asia-Pacific Gateway Skills Table, Kanada

Flausch, Alain
Vorstandsvorsitzender, STIB, Belgien und Präsident, International Association of Public Transport (UITP)

Frye, Ann
Direktorin, Ann Frye Ltd, Vereinigtes Königreich

Gao, Hongfeng
Vizeminister für Transport, China

Ghellab, Karim
Minister für Infrastruktur und Verkehr, Marokko

Glover Blackwell, Angela
Gründerin und Geschäftsführerin, PolicyLink, Vereinigte Staaten

Gowing, Nik
Internationaler Journalist

Gutierrez, Gabriel
Projektleiter, Cintra Infraestructuras, Spanien

Hamilton, Ulla
Vize-Bürgermeisterin für Verkehr von Stockholm, Schweden

Hanlon, John
Generalsekretär, European Low Fares Airline Association

Hozaki, Yasuo
Geschäftsführer, West Nippon Expressway Company, Japan

Hwang, Kee Yeon
Präsident, Koreanisches Institut für Transport

Irigoyen, José Luis
Direktor für Transport, The World Bank

Jung, Burkhard
Oberbürgermeister von Leipzig, Deutschland

Karlström, Urban
Präsident, Forum für Innovation und Verkehrsstrategien, Schweden

Kazatsay, Zoltan
Stellvertretender Generaldirektor, DG-MOVE, Europäische Kommission

King, Catherine
Parlamentarische Staatssekretärin für Infrastruktur und Transport, Australien

Kohyama, Seishi
Bürgermeister von Kumamoto, Japan

Kolesnikov, Boris
Vize-Ministerpräsident für Infrastruktur, Ukraine

Krug, Etienne
Direktor der Abteilung für Gewalt- und Verletzungsprävention, World Health Organization

Kubiš, Jan
Exekutivsekretär, Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen

Lerner, Jaime
Architekt und Stadtplaner, Jaime Lerner Institute, Brasilien

Lestau Saenz, Marta
Direktorin, Staatliche Agentur für Sicherheit, Spanien

Leunig, Tim
Professor, London School of Economics, Vereinigtes Königreich

Levitin, Igor
Verkehrsminister, Russische Föderation

Lewis, David
Vizepräsident, HDR Corporation, Kanada

Li, Henry
Direktor, BYD Company, China

López, José Blanco
Ministro de Fomento (Transports), Spanien

Lord Macdonald of Tradeston,
Sonderberater, Macquarie Infrastructure and Real Assets

Mariani, Thierry
Staatssekretär für Transport, Frankreich

Matthews, Martin
Generaldirektor, Ministerium für Transport, Neuseeland

May, Anthony
Vorsitzender der World Conference on Transport Research Society

Metz, David
Professor, University College London, Vereinigtes Königreich

Meyer, Martin
Stellvertretender Ministerpräsident, Liechtenstein

Millar, William
Präsident, American Public Transportation Association, Vereinigte Staaten

Mizrahi-Walden, Hélène
Transportleiterin, BNP Paribas, Vereinigtes Königreich

Molnar, Eva
Direktorin des Bereichs Transport, United Nations Economic Commission for Europe

Mücke, Jan
Parlamentarischer Staatssekretär, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland

Neun, Manfred
Präsident, Europäischer Radfahrerverband

Ockels, Wubbo
Professor, Delft University of Technology, Niederlande

Ohler, Rainer
Vize-Präsident, Öffentliche Angelegenheiten und Kommunikation, Airbus

Pan, Haixiao
Professor, Tongji-Universität, China

Parker, Michael
Mitglied des Direktoriums, International Chamber of Shipping

Peñalosa, Enrique
Direktor, Institut für Verkehrs- und Entwicklungspolitik

Pikrallidas, Susan
Generalsekretär für Auto-Mobilität und Tourismus, Fédération Internationale de l'Automobile

Porcari, John
Stellvertretender Minister für Transport, Vereinigte Staaten

Portillo, Michael
Internationaler Journalist

Ramsauer, Peter
Bundesminister für Verkehr, Bau und tadtentwicklung, Deutschland

Rifkin, Jeremy
Präsident, The Foundation on Economic Trends, Vereinigte Staaten

Ruete, Matthias
Director General Mobilität und Verkehr, Europäische Kommission

Sachs, Jeffrey
Direktor, The Earth Institute, Columbia University, Vereinigte Staaten

Scherp, Jan
Referent, Europäische Kommission

Scheuer, Andreas
Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland

Serrano Beltrán, Teófilo
Präsident, RENFE, Spanien

Short, Jack
Generalsekretär, Weltverkehrsforum

Singh, Arvinder
Verkehrsminister der Regierung von Dehli, Indien

Søholt, Helle
Gründungspartnerin und Geschäftsführerin, Gehl Architects, Dänemark

Suchier, Jean-Marc
Senior Vice President, SAFRAN Morpho, Frankreich

Tiwari, Geetam
Professorin und Vorsitzende, Indian Institute of Technology, Indien

Toussaint, Jean-François
Direktor, Institut für biomedizinische Forschung und Sportepidemiologie, Frankreich

Vassilakou, Maria
Stv. Bürgermeisterin für Transport und Stadtentwicklung, Wien, Österreich

Viegas, José Manuel
Präsident, Verkehr, Innovation und System, Portugal

Voser, Peter
Vorstandsvorsitzender, Royal Dutch Shell

Vullien, Michèle
Bürgermeisterin von Dardilly, Vize-Präsidentin der Communauté Urbaine de Lyon, Frankreich

Walker, Neil
Co-Manager, Primove, Bombardier Transportation

Wissmann, Matthias
Präsident, Verband der Automobilindustrie Deutschland

2012 annual summit „Nahtloser Verkehr: Verknüpfungen schaffen"

Die Zukunftsvision, Menschen, Infrastrukturen und Märkte nahtlos miteinander zu verknüpfen beflügelt die Entwicklung neuer Dimensionen von Mobilität und Wirtschaftswachstum. Sie prägt zunehmend die Agenda von Politikern und Unternehmensführern.

Der jährliche Gipfel des Weltverkehrsforums ist die weltweit führende Dialogplattform für die Zukunft des Verkehrs. Verkehrsminister aus den mehr als 50 Mitgliedstaaten treffen im Rahmen des Gipfels mit Entscheidern aus Wirtschaft, Gesellschaft und Wissenschaft zusammen um über Mobilität für das 21. Jahrhundert zu diskutieren.

Das Weltverkehrsforum findet 2012 zum Thema „Nahtloser Verkehr: Verknüpfungen schaffen" statt. Alle Aspekte der Konnektivität im Verkehr werden beleuchtet: Wie lässt sich die Art und Weise, wie wir Personen und Güter bewegen, verbessern – global wie lokal?

- **Systeme verknüpfen:** Spitzentechnologien und neue Praktiken umsetzen.
- **Menschen verknüpfen:** Urbane und interurbane Mobilität verbessern.
- **Märkte verknüpfen:** Nahtlose Logistik erleichtern.
- **Branchen verknüpfen:** Verkehr mit Energie, Finanzsektor, Städteplanung und Tourismus verzahnen.
- **Ideen verknüpfen:** Neue Denkansätze auf den Verkehr anwenden.

Warum teilnehmen?

- **Entdecken** Sie, wie Entscheidungsträger für das neue Zeitalter der Mobilität planen.
- **Identifizieren** Sie die Trends, die Durchbrüche im Verkehrssektor bringen werden.
- **Erkunden** Sie Möglichkeiten, Barrieren zu überwinden – zwischen Systemen, Netzwerken, Verkehrsträgern und Regionen.
- **Treffen** Sie Entscheider, verstehen Sie deren Sichtweisen, nehmen Sie Einfluss.

Wie teilnehmen?

- Als **Teilnehmer**: Sie benötigen eine offizielle Einladung. Anfragen richten Sie bitte an rachael.mitchell@oecd.org
- Als **Sponsor**: Erhöhen Sie Ihre Sichtbarkeit unter Entscheidungsträgern als Sponsor des Weltverkehrsforums 2012. Kontakt: sharon.masterson@oecd.org.
- Als **Aussteller**: Zeigen Sie Ihre Produkte und Ideen, wo Verkehrsminister und andere Entscheidungsträger zusammentreffen. Kontakt: sharon.masterson@oecd.org.

Diese Publikation erscheint in der Verantwortung des Generalsekretärs des Weltverkehrsforums. Die in den Artikeln geäußerten Argumente und Meinungen geben nicht notwendigerweise die offizielle Meinung der Regierungen der Mitgliedsländer wieder.

Design/Layout: Corinne Hayworth; Scheunemann PR Consulting Berlin – www.scheunemann-pr.de

Bildnachweis: Simone M. Neumann – Internet: www.simonemneumann.de – E-Mail: simonemneumann@aol.com
Marc-Steffen Unger – Internet: www.ms-unger.de – E-Mail: info@ms-unger.de
Marco Urban – Internet: www.marco-urban.de – E-Mail: mail@marco-urban.de

www.istockphoto.com; www.gettyimages.com; www.shutterstock.com
S. 15: © Greg Randales; S. 20/21: © Gary Yim; S. 34: © Roland Horn / Deutsche Bahn AG;
S. 36: © Ola Dusegård; S. 40: © Xavier Arnau; S. 45: © K.K. Arora / Reuters;
S. 47: © Steven Hunt; S. 54 (oben): © Daimler AG; S. 54 (unten): © Sean Randall;
S. 60: © GM Co.; S. 61: © BYD; S. 65/66: © Instituto Jaime Lerner; S. 68: Houston: © Allan Baxter;
Leipzig: © TommL; Lyon: © Anna Bryukhanova; Stockholm: © Chris Hepburn;
S. 69: Curitiba: © Jose Luis Stephens; Wien: © Franz Pfluegel; Kumamoto: © German;
Delhi: © Grant Faint; S. 70: © Andresr & Pincasso; S. 85: © Q-Sells SE; S.85 (unten): © Klaus Hollitzer

ISBN: 978-92-821-0370-8 (PDF)



Höhepunkte 2011

Verkehr ist ein wesentlicher Bestandteil von und Schlüssel für gesellschaftliche Aktivität. Er ermöglicht es Menschen, ihre Arbeitsstellen zu erreichen, bietet ihnen Zugang zu Bildung und Dienstleistungen und wird auch für die Freizeitgestaltung immer wichtiger. Er fördert den Handel und schafft Arbeitsplätze.

Eine Welt ohne die ganz konkreten täglichen Vorteile der Mobilität ist undenkbar geworden. Allzu oft wird Verkehr jedoch als Selbstverständlichkeit wahrgenommen. Die gesellschaftlichen Anforderungen an den Transportsektor steigen ständig. Verkehrssysteme müssen angepasst werden, um ihren Nutzen für uns alle zu erhöhen; allerdings lassen sich diese Systeme aufgrund ihrer Komplexität nicht ohne weiteres verändern. Gelegenheiten für einen offenen, ergebnisorientierten Dialog über die Weiterentwicklung von Verkehrssystemen sollten genutzt werden, um das Verständnis für Verkehrsthemen in der Gesellschaft zu fördern.

Wie kann Verkehr unseren Bürgern und Gesellschaften noch mehr Vorteile bieten? Wie können alle Verkehrsträger – für den Personen- wie für den Gütertransport – zu nachhaltigem Wachstum beitragen? Über diese strategischen Themen debattierten vom 25. Bis 27 Mai 2011 in Leipzig Verkehrsminister und führende Persönlichkeiten aus der Wirtschaft, Bürgermeister von Großstädten, Spitzenforscher und Vertreter von nichtstaatlichen Organisationen auf dem jährlichen Weltverkehrsforum. Diese Publikation gibt die wichtigsten Ergebnisse des Gipfels wieder.









International Transport Forum

2 rue André Pascal,
75775 Paris Cedex 16, France
itf.contact@oecd.org
www.internationaltransportforum.org

Sponsoren

BOMBARDIER

